MOTOR SPORT aktuell

Abo-Service, 70138 Stuttgart, Postvertriebsstück, Entgelt bez. ZKZ 09114

NR. 27 / 14. JUNI 2023

24h-Rennen von Le Mans

Ferrari ringt Toyota nieder

24h Le Mans: GT-Klasse

Corvette jubelt nach Aufholjagd

DRM: Rallye Mittelrhein

Griebel-Gala in den Weinbergen

Deutschland **€ 2,90**
A € 3,30 · **CH** sfr 4,60
IT € 4,00 · **B, NL, LUX** € 3,40

4 190525 902906 27

ADAC GT Masters: Hockenheim

Erste Siegerpokale für Porsche-Fahrer

MotoGP: Mugello

Bagnaia-Show beim Ducati-Heimspiel

TCR World Tour: Vallelunga

Hyundai-Doppelsieg dank Teamwork

Inhalt

Automobil:

Formel 1 Deshalb ist Ferrari nur auf einer Runde schnell **S. 4**
Formel 1 Die wilden Abwerbe-Aktivitäten um Ingenieure **S. 6**
Formel 1 Kommentar: Die WM-Visionen der Stroll-Familie **S. 8**
Formel 1 Schumi-Test, Key-Wechsel und weitere News **S. 10**
Sportwagen Saisonstart ADAC GT Masters in Hockenheim **S. 12**
Sportwagen-WM Ferrari gewinnt Hypercar-Klasse in Le Mans **S. 14**
Sportwagen-WM So ging das GT-Rennen in Le Mans aus **S. 18**
Sportwagen-WM LMP2-Klasse und die 24h-Ergebnisse **S. 20**
Sportwagen Aktuelles aus der Prototypen- & GT-Szene **S. 22**
Rallye DRM Mittelrhein und weitere aktuelle Themen **S. 24**
Tourenwagen Hyundai-Jubel bei TCR World Tour in Italien **S. 26**
NASCAR Cup-Rennen Sonoma und aktuelle Nachrichten **S. 28**
Tourenwagen Das Neueste aus den TCR-Serien und STCC **S. 29**

Motorrad:

MotoGP Ducati-Festspiele beim Rennen von Mugello **S. 30**
MotoGP Weitere News und Ergebnisse aus Italien **S. 32**
Moto2-WM Acosta siegt vor Lokalmatador Arbolino **S. 34**
Moto3-WM Holgado gewinnt im engen Finish vor Öncü **S. 36**
Motorrad-WM Granado feiert ersten MotoE-Saisonsieg **S. 38**
Straßensport Hickman und Dunlop jubeln bei der TT **S. 40**
Offroad Speedway-WM Teterow, Supermoto-WM St. Wendel **S. 41**
Motocross-WM Prado-Sieg und MX2-Triumph für Everts **S. 42**

Leserservice:

Impressum, Leserbriefe, Termine, TV-Tipps, Vorschau **S. 46**

XPB

18 24h-Rennen in Le Mans – GTE-AM-Klasse: Corvette kämpft sich durchs Feld

INTACT GP

34 Motorrad-WM in Mugello – Moto2-Klasse: Drama in der zweiten Liga

ADAC

25 DRM – Rallye Mittelrhein: Viel Action in den Weinbergen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Editorial

Zur Jahrhundertfeier erlebten die 24h von Le Mans ein Rennen alter Schule. Es war ein Ausscheidungskampf, bei dem leider auch die BOP eine Rolle spielte.

Es steht außer Frage, dass Ferrari die legendärste Sportwagenmarke der Welt ist. Und dass Le Mans das größte wie bedeutendste Langstreckenrennen der Welt ist. Dass das Schicksal die beiden Mythen ausgerechnet zur Jahrhundertfeier wieder zusammenführt, hat schon etwas Kitschiges. Dass Ferrari dann auch noch zum zehnten Mal an der Sarthe triumphiert, ein halbes Jahrhundert nach dem letzten Auftritt mit einem Prototyp in der Topklasse und 58 Jahre nach dem letzten Coup … Das ist schon ein besonderes Kapitel in der Geschichte von Ferrari und Le Mans.

So, jetzt aber ans Eingemachte: Aus meiner Sicht hat sich Ferrari diesen Sieg auf der Strecke verdient. Leider war auch Politik im Hinterzimmer von FIA/ACO im Spiel. Dazu gleich mehr. Der Speed stimmte. Die Zuverlässigkeit passte. Die Strategen operierten mit ruhiger Hand. Die Technik muckte zwar mal, aber der brandneue 499P hielt. Bei einem Ausrutscher ins Kiesbett verbündete sich das rote Auto mit dem Glück. Ferrari streichelte die Reifen. Was für Gegensätze zum Aufritt in der Formel 1. Teamchef Frédéric Vasseur und Charles Leclerc waren in Le Mans. Vielleicht dient diese Arbeitsweise als Schablone.

Die Zuschauer an der Strecke und die Fans vor den TV-Geräten erlebten spannenden Rennsport. Sie sahen einen teils chaotischen ersten Rennteil mit Regen, vielen Safety Cars und Gelbphasen. Das Rennen insgesamt prägten diverse Zwischenfälle und Unfälle. Kurzum: Le Mans war ein typisches Ausscheidungsrennen alter Schule. Der Ferrari #51 und der Toyota #8 kamen am besten durch. Das rote Auto hatte auf trockener Piste sichtbare Vorteile. Und das führt uns zur Balance of Performance, die allgemein nichts für meinen persönlichen Geschmack ist. Man muss sie halt in gewissen Fällen als notwendiges Übel ertragen. Aber bitte nie in der Formel 1. Die Königsklasse lebt vom Technikwettbewerb. Sie ist die pure Leistungsgesellschaft. Der Beste mit den besten Ideen soll hier gewinnen. Bitte nie verwässern!

Für Le Mans brauchte es die BOP in der Topklasse als Stellschraube, um LMH- und LMDh-Autos zueinanderzubringen. Das hat recht gut funktioniert, und dem Fan ein gutes Rennen beschert. Nur hat es die Hersteller verärgert, weil die Anpassung zehn Tage vor Le Mans erfolgte. Entgegen den Absprachen. Toyota litt am stärksten darunter. FIA und der ACO haben damit ausgerechnet der Marke eine mitgegeben, die WM und Le Mans in den letzten Jahren eine Brücke baute, als alle anderen der Reihe nach ausstiegen. Die Niederlage für Toyota ist doppelt bitter. Weil jetzt alle sagen, die Japaner könnten nur gewinnen, wenn die anderen fehlen. FIA und ACO müssen Vertrauen zurückgewinnen. Das geht nur über Transparenz. Über Stabilität. Über nachvollziehbare Prozesse. Sonst ist die BOP unerträglich. 2024 kommen noch drei Hersteller. Da sollte bitte alles im Sinne des Sports sitzen.

Andreas Haupt
Redakteur

42 Motocross-WM in Teutschenthal: Jorge Prado dominiert Deutschland-GP

WASNER

MSa-Paddock

STARTAUFSTELLUNG: LACHEN IM ZOO
Es soll eine Ehre und außerdem sauteuer sein, in den Le-Mans-Grid zu dürfen. Mich jagte der Fotograf für das Paddock-Bild kurz in den Zoo von Le Mans, der so voll war, dass ich gleich wieder verschwunden bin.

HITZESCHLACHT IN HOCKENHEIM
Das ADAC GT Masters startete bei über 30 Grad in Hockenheim in die Saison. Leider nur mit elf Autos. MSa-Reporterin Bianca Leppert recherchierte die Hintergründe dazu und war vom ersten Rennen am Samstag wie viele andere trotzdem begeistert.

DIE SIEGEREHRUNG IM BLICK
In Vallelunga sind Media Center und Siegerpodest auf Augenhöhe. Das nutzte Redakteur Michael Bräutigam, um die feuchtfröhlichen Podiumszeremonien der TCR World Tour einmal aus der Nähe zu beobachten.

REDAKTEUR TRIFFT „ARBEITSLOSEN“
Heimspiel für MSa-MX-Spezialist Frank Quatember: In Teutschenthal traf er den verletzten Simon Längenfelder und nutzte dessen zwangsweise Arbeitslosigkeit gleich für ein Interview.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Ferrari steht still

Das große Ferrari-Upgrade hat beim ersten Auftritt wenig gebracht. Der Ferrari ist weiterhin schnell auf eine Runde, aber ihm fehlt die Konstanz.

Von: **Michael Schmidt**

Der direkte Vergleich zwischen vorher und nachher liegt auf der Hand. Wie immer, wenn ein Team sein Auto radikal umbaut. Das ist beim Mercedes W14 so und jetzt auch beim Ferrari SF-23. Unterboden, Venturi-Kanäle, Seitenkästen, Motorabdeckung und Heckflügel sind neu.

Teamchef Frédéric Vasseur weigert sich, von einem neuen Konzept zu sprechen. Er nennt den Umbau eine „Plattform, die uns Türen zu neuen Entwicklungsrichtungen öffnen kann". Im Gegensatz zum Mercedes behielt der Ferrari seine Architektur. Jedenfalls auf den ersten Blick. Die Seitenkästen sind immer noch hoch und breit und in der Draufsicht rund. Auch die Mulde ist ihm geblieben, nur schmaler und weniger tief, weil man außen Platz für die Rampe braucht, die die Strömung nach unten statt nach außen zwingt.

Trotz Generalumbau wiederholte sich in Barcelona die alte Story. Am Samstag machen gute Startplätze Hoffnung. Am Sonntag ist der SF-23 ein anderes Rennauto. Nach sieben Rennen steht nur ein Podium auf dem Konto. Das gab es noch nicht einmal im Krisenjahr 2020.

Dabei hat das aktuelle Auto viel mehr Potenzial als der Ferrari SF1000 von vor drei Jahren. Er kann es im Rennen einfach nicht umsetzen. Weil die Fahrer ihrem Auto nicht trauen können. Es ändert laufend sein Verhalten. Von Stint zu Stint, von Runde zu Runde, manchmal von Kurve zu Kurve. „Du weißt nie: Kommt jetzt Unter- oder Übersteuern?", klagt Charles Leclerc. Auch Carlos Sainz erkannte in den 66 Runden nie das Auto wieder, das ihn am Samstag auf den zweiten Startplatz getragen hatte. Der erste und der letzte Stint waren ordentlich, der mittlere miserabel. Lewis Hamilton, George Russell und Sergio Pérez flogen mit dem besseren Speed vorbei. Widerstand war zwecklos.

> „Wir haben beim Qualifikations-Speed Fortschritte gemacht. Im Rennen sind Red Bull und Mercedes schneller als wir."
>
> Frédéric Vasseur

Charles Leclerc erlebte nach seinem Start aus der Boxengasse logischerweise ein anderes Rennen. Seine Richtung zeigte nach vorn. Früher wäre der Vize-Weltmeister von 2022 selbst bei dieser Ausgangslage Vierter oder Fünf-

WILHELM

Ratlose Gesichter: Vasseur und Meckies verstehen die Welt nicht mehr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Nicht schnell genug: Ferrari blickt Red Bull und Mercedes weiter in den Auspuff

WILHELM

ter geworden. Diesmal reichte es nur zum 11. Platz. Der erste Stint verlief trotz des Tauschs der kompletten Heckpartie so schlecht wie die Qualifikation, der zweite war akzeptabel, der dritte gut. Obwohl er wie im ersten Abschnitt erneut harte Reifen fuhr.

Die große Ratlosigkeit

Es sind diese Schwankungen, die Teamleitung und Fahrer in den Wahnsinn treiben. „Unser größtes Problem ist die Unbeständigkeit. Sie ist nicht zu erklären“, ärgert sich Vasseur. Es heißt, dass in Maranello die Aerodynamiker die Schuld den Fahrwerkstechnikern in die Schuhe schieben und umgekehrt. Kein guter Ansatz.

Der Teamchef versucht verzweifelt das Gute im Schlechten zu finden. „Im Vergleich zu Miami haben wir uns gesteigert.“ Die Zahlen geben das nicht her. In Miami fehlten 0,508 Sekunden auf die Pole-Position. Das ergibt ein Delta von 0,094 Sekunden pro Kilometer. In Barcelona waren es 0,462 Sekunden absolut oder 0,099 Sekunden pro Kilometer. Im Rennen das gleiche Bild. Sainz wurde in beiden Rennen Fünfter. In Miami verlor er 0,658 Sekunden pro Runde, in Barcelona waren es 0,692 Sekunden.

Der Ferrari SF-23 wäre wahrscheinlich ein gutes Rennauto, wenn die Rennstrecke ein Windkanal wäre. Auf eine Runde in der Qualifikation überdeckt der Extra-Grip frischer weicher Reifen fast alle Defizite des Autos. Die Schwachstellen treten erst am Sonntag zum Vorschein, weil ab der zweiten Runde nichts mehr ist wie am Samstag.

Dann sind die roten Autos nicht mehr allein auf der Strecke, sondern im Verkehr, es sind 110 Kilogramm Benzin an Bord und nicht zehn, und es steht auch die Maximal-Power des stärksten Motors im Feld nicht mehr unbegrenzt zur Verfügung. Bei Schräganstellung, Lastwechseln oder eingeschlagenen Vorderrädern verliert der Ferrari offenbar mehr Abtrieb als die direkte Konkurrenz. Auf Bodenwellen springt er mehr. Bei Temperaturschwankungen fällt er schneller aus seinem Wohlfühlbereich. Dazu ist er extrem windanfällig. „Zwei, drei Grad rauf oder runter oder eine andere Windrichtung können die Balance komplett verschieben“, bestätigt Leclerc.

So viele Unwägbarkeiten führen dazu, dass das Auto ins Rutschen gerät. Das treibt die Reifentemperaturen in die Höhe und befeuert den Gripverlust. In Monte Carlo und in Barcelona hörten wir die Piloten sagen: „Wenn wir nur eine Runde attackieren, sind die Reifen im Eimer.“ Ferrari kann die starke Reifenabnutzung nur begrenzen, wenn man wie in Melbourne oder Baku das ganze Wochenende diesem Thema widmet. Doch dann hat man gegen einen Red Bull, der beide Disziplinen kann, erst recht keine Chance. Und neuerdings auch gegen Mercedes nicht mehr. Ferrari hatte in Barcelona noch das Glück, dass Aston Martin außer Form war.

Leclerc insistiert: „Es ist unglaublich schwer, eine Antwort zu finden, weil wir kein Muster erkennen, das uns einen Anhaltspunkt gibt. Wir können uns nicht auf eine Ursache konzentrieren. Das größte Rätsel für mich ist, dass das Auto unterschiedlich reagiert, obwohl ich das Gleiche mache.“ Sainz fordert ein besseres Verständnis von Auto und Reifen. Das ist einfacher gesagt als getan. Dieser Ferrari entzieht sich geschickt einer Analyse, warum die Balance mal passt und mal nicht. Sonst hätte man schon längst Antworten und Lösungen parat.

Wenn auch der neue Weg keine Abhilfe schafft, dann liegt der Schluss nahe, dass es sich um einen Geburtsfehler handelt, der in der DNA des Autos steckt. Zum Beispiel eine Aerodynamik, die zu spitz ausgelegt ist, weil die Ingenieure zu sehr auf Höchstwerte beim Abtrieb achten. Oder ein Fahrwerk, das nicht in der Lage ist, den SF-23 zuverlässig in dem engen Fenster zu halten, das ihm die Aerodynamik offenbar vorgibt. Vielleicht wäre es ratsam, noch einmal in die Vergangenheit zu schauen. Leclerc verstand in Monaco die Welt nicht mehr, wie sich innerhalb eines Jahres die Charakteristik eines Autos so stark verändern kann, obwohl es optisch die gleichen Wurzeln zu haben scheint. Von komfortabel zu unberechenbar, von konstant zu launisch. Man müsste herausfinden, wann, wo und warum Ferrari im letzten Jahr bei der Entwicklung des Autos falsch abgebogen ist. Das Wann lässt sich lokalisieren. Es war das Upgrade zum GP Frankreich 2022. ■

WILHELM

Der neue Ferrari: Seitenkästen mit Mulde und Rampe

WILHELM

Nur im Training stark: Verstappen feiert die Pole mit Sainz und Norris

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Wildern um jeden Preis

Seit Einführung des Budgetdeckels wechseln immer häufiger Ingenieure die Teams. Bisher profitierte besonders Aston Martin davon. Doch auch kleinere Teams beginnen, bei Red Bull und Co. zu wildern.

Von: **Andreas Haupt**

Die Rennen in der Formel 1 werden auf der Strecke entschieden. Die Performance, um überhaupt gewinnen zu können, wird jedoch in der Fabrik gemacht. Dort entwickeln die Teams mithilfe von Windkanal, CFD und Simulator ihre Autos. Dort sitzen die schlauen Köpfe, die tagtäglich ihre Ideen in Rundenzeit übersetzen. Um diese Ingenieure hat sich ein Tauziehen entwickelt, das vor allem die Budgetdeckelung in der Formel 1 seit 2021 losgetreten hat.

Die Regeln für das Budget Cap und die Autos sind mit dem Ziel geschrieben, die Teams über verschiedene Stellschrauben einander näherzubringen. Was ganz gut funktioniert. 2023 sind die Lücken im Feld kleiner geworden. Im Barcelona-Q1 trennten 1,762 Sekunden den schnellsten vom langsamsten Piloten. Wenn man Logan Sargeant am Ende ausklammert, waren es sogar nur 1,142 Sekunden. Leider gibt es aus Sicht der Formel 1 einen schweren Ausreißer: Seriensieger Red Bull hat sich abgesetzt.

> Geschäftsführer und Teamchefs haben es schwer: Wer ist tatsächlich eine Verstärkung? Wer will nur mehr Geld kassieren? Und wie hält man ambitionierte Ingenieure?

Das Niveau der Teams soll sich mittel- bis langfristig angleichen, um verschiedene Sieger zu ermöglichen. Dabei könnte ein gewichtiger Nebeneffekt helfen. Das Budget Cap klammert zwar

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Red Bull hat das schnellste Auto. Das macht die Ingenieure umso begehrenswerter. Die Konkurrenz sucht nach Wegen, sie loszueisen

WILHELM

MOTORSPORT IMAGES

Aufschwung mit neuem Input: Aston Martin verstärkte sich mit Dan Fallows

WILHELM

Von Ferrari zu Alpha Tauri: Laurent Mekies steigt zum Teamchef auf

RED BULL

Von Red Bull zu McLaren: Rob Marshall bringt wichtiges Know-how mit

das Gehalt für die Fahrer und die drei bestbezahlten Mitarbeitenden aus. In der Regel gehört der Teamchef dazu. Doch ansonsten zählen alle Angestellten auf der Chassis-Seite zum Budget Cap. Und das zwängt gerade die Topteams in ein Korsett, aus dem sie sich nur befreien können, wenn sie an anderer Stelle einsparen. Das wollen sie natürlich nicht.

Begehrte Ingenieure

Red Bull, Ferrari und Mercedes beschäftigen in ihren Chassis-Abteilungen 850 bis über 1000 Leute. Sie fahren damit erfolgreich: je mehr Angestellte, desto mehr Ideen, die der Performance des Autos helfen. Das Problem: Die Gehaltsstrukturen entstanden vor der Budgetdeckelung. Ambitionierten Technikern – gerade aus der zweiten oder dritten Reihe – kann man nur noch schwer das Gehalt erhöhen. Das macht sie offen für Abwerbungsversuche.

Teams, die sich im Wachstumsprozess befinden, schlagen zu. Wie Aston Martin, das sich auf vielen Positionen mit Ingenieuren von Red Bull und Mercedes eindeckte: Dan Fallows wechselte aus Milton Keynes nach Silverstone und führt nun das Technikbüro. Ein krasser Aufstieg. Eric Blandin kam von Mercedes. Was der Wissenstransfer bewirken kann, beweist Aston Martin in dieser Saison mit fünf Podestplätzen in sieben Rennen.

Red Bulls Ingenieure sind derzeit am begehrtesten. Weil sie die modernen Groundeffect-Autos und ihre Zusammenhänge zwischen Aerodynamik, Mechanik und Reifen ganz offensichtlich am besten verstehen. McLaren schnappte sich Chefingenieur Rob Marshall, der 2024 in Woking anheuert. An dem Engländer sollen auch andere Teams schwer interessiert gewesen sein. Ja, Marshall war nicht mehr voll ins Formel-1-Projekt involviert. Und doch dürfte gehörig Knowhow zu McLaren abfließen. Red Bull behauptet, er würde dort das Dreifache verdienen. McLaren verpflichtete zuvor bereits David Sanchez von Ferrari. Der Spanier wird zusammen mit Marshall und Peter Prodromou das neue Dreigestirn bilden.

Die Königsfigur für alle Verfolger wäre Pierre Waché. Nicht nur Ferrari soll vergeblich an Red Bulls Technikdirektor gebaggert haben. Der Franzose, der nach Stationen bei Michelin und im Sauber-Rennstall bei Red Bull landete, ist dem Vernehmen nach nicht loszueisen. Ferrari soll dafür an anderen Red-Bull-Ingenieuren dran sein. Ähnliches hört man von Sauber, wo Audi ab 2026 übernimmt. Eins ist klar: Auch am Standort Hinwil muss man wachsen, wenn man später als Werksteam um Siege und Weltmeisterschaften konkurrieren will. Derzeit beschäftigt Sauber rund 550 Angestellte. Mit James Key hat CEO Andreas Seidl einen alten Bekannten geholt. Die beiden arbeiteten bereits zu McLaren-Zeiten zusammen. Key, dessen Ruf in der Branche aufgrund des McLaren-Absturzes gelitten hat, übernimmt ab September das Technikbüro. Jan Monchaux muss dafür weichen.

Schwere Selektion

Der Marktwert der Ingenieure steigt. Die Geschäftsführer und Teamchefs haben es doppelt schwer. Sie müssen bei der Suche nach Verstärkung achtgeben, wer tatsächlich hungrig auf eine neue Herausforderung ist – und wer vielleicht nur darauf aus ist, sein Gehalt zu verbessern. Studierende geraten noch stärker ins Visier: weil sie sich beweisen wollen und zu den Geringverdienern zählen. Natürlich schauen sich die Teams auch in anderen Rennserien um. Ein negativer Effekt der Budgetdeckelung: Nicht wenige Ingenieure wandern aus der Formel 1 ab, weil sie in der Industrie mehr kassieren.

Ein mögliches Sprungbrett ist der Teamchef-Posten. Mercedes-Strategiechef James Vowles zog es als Rennleiter zu Williams. Ferrari-Sportdirektor Laurent Mekies geht zu Alpha Tauri. Die Plätze sind rar. Es gibt nur zehn Teamchefs. Da muss man jede Gelegenheit ergreifen. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Familie Stroll reitet auf der grünen Welle

In Montreal feiert Familie Stroll ihr Heimspiel. Mit großen Investitionen strebt das Vater-Sohn-Gespann an die Spitze der Königsklasse. Als Steigbügelhalter dient Fernando Alonso.

Von: **Elmar Brümmer**

Zugegeben, Lance Stroll hatte es nicht leicht zu Beginn seiner Formel-1-Karriere, auch wenn es Kinder von Milliardären leichter haben sollten in einem Sport, dessen Treibstoff immer auch das Geld ist. Beste Ausbildung, beste Beziehungen, und alles was er erntete, war Häme. In den nicht immer sehr sozialen Medien gab es Accounts, die einfach nur die Frage stellten: Wann hat er gecrasht? Nicht ob, sondern wann. Sich da zu emanzipieren, ist nicht einfach. Manchmal konnte er einem richtig leidtun. Fast sah es so aus, als ob er ein Schicksal durchlaufen müsse, das aus dem Eiskunstlauf bekannt ist: Kinder, die die Träume der Eltern erfüllen sollen, und dabei wenig Spaß haben.

Aber das Wort aufgeben gibt es nicht im Wortschatz seiner Familie. Papa Lawrence bezahlte nicht nur die Ausbildung, sondern auch das Williams-Team. Als das nicht mehr reichte, kaufte er Force India und machte Racing Point daraus. Und weil das irgendwie beliebig klang, erwarb er Aston Martin und hatte damit einen Namen, der in seinen Kreisen adäquat klingt. Wer es unter die 1000 reichsten Menschen der Welt schafft, der ist allerdings nicht damit zufrieden, ein Stück Formel 1 zu besitzen. Einer wie Lawrence Stroll muss obenauf sein. Und so hat er eine Einkaufstour durch die Techniketagen der Topteams gemacht, noch Fernando Alonso geholt – und plötzlich rollt die grüne Welle.

Ein Alphatier im Hintergrund, eins im Vordergrund. Da müsste noch mehr gehen. Alonso, der Einzelgänger, ist deshalb zum Teamplayer geworden. Natürlich nicht ganz uneigennützig. Denn er weiß, dass er Max Verstappen in diesem Jahr kaum einfangen kann. Alle Bemühungen gelten deshalb der Zukunft. „El plan" heißt das Vorhaben, das mit Lawrence Stroll synchronisiert ist: kommendes Jahr auf Augenhöhe, dann soll es richtig losgehen.

Bis dahin muss auch Lance Stroll, der Pechvogel der Saison, mitziehen. Nach dem Fahrradcrash vor den Testfahrten ist er schon mit reichlich Handicaps gestartet, doch er hat sich durchgebissen. Auch das war nicht unbedingt zu erwarten, vermutlich auch ein Alonso-Effekt. Stroll junior spürt ebenfalls, dass seine Karriere endlich den richtigen Schub bekommt. Dreimal nicht in den Punkten zu sein, wenn der Teamkollege aufs Podium fährt, das schmerzt. Was muss das für eine Wohltat in Barcelona gewesen sein, als er vor dem Spanier ins Ziel kam und Alonso ihm bereitwillig den Rücken freigehalten hatte.

> „Wenn ich mich für etwas begeistere, werde ich sehr leidenschaftlich. Und wenn ich leidenschaftlich werde, gewinne ich am Ende auch."
>
> Lawrence Stroll

Jetzt kehren die Strolls zurück in ihre Heimat Montreal, wo der Papa als „Lawrence Sheldon Strulovitch" auf die Welt gekommen war. Längst wird der Kanadier nicht mehr belächelt (was sich ohnehin die wenigsten trauen würden). Sie reisen mit der Gewissheit nach Quebec, auf dem richtigen Weg zu sein. Die Leidenschaft für alles, was schnell ist, wurde bei Stroll senior durch Autoposter im Kinderzimmer geweckt, längst ist seine Ferrari-Sammlung von Matchbox-Größe zum Maßstab eins zu eins gewachsen.

Bei ihm ist immer Druck auf dem Kessel. Hondas Entscheidung, sich in der Motoren-Zukunft mit dem bisherigen Mercedes-Partnerteam zu verbünden, zeugt vom Respekt für das, was gerade in Silverstone entsteht: Eine neue Rennfabrik wird gerade bezogen, Simulator und Windkanal folgen Anfang kommenden Jahres. Alles State of the Art, was auch sonst. Lawrence Stroll, der mit cleveren Investments in große Modemarken reich geworden ist, will das Laufsteg-Prinzip auch auf der Rennstrecke durchziehen: „Ich habe am Ende bei all meinen Geschäften Erfolg gehabt. Und ich plane, auch in der Formel 1 erfolgreich zu sein."

Dem Vater bereitet es gehöriges Vergnügen, die Rangordnung durcheinanderzuwirbeln, der Sohn soll alsbald nachziehen. Wer von den beiden wohl als Erster das Ziel erreicht? Alonso souffliert brav: „Grün gibt mir Energie." Vielleicht ist der Alonso-Faktor tatsächlich der entscheidende, zumindest auf der mentalen Seite. Aber in Wirklichkeit geht es hier nicht um Farben oder um Nettigkeiten. Sondern um gnadenlos gelebte Konsequenz. ■

RETURN TO SENDER

Das Beispiel Lawrence Stroll

Lässt sich Erfolg in der Formel 1 kaufen? Der Autor freut sich über Ihre Meinung. Schreiben Sie uns eine E-Mail an: msa-lesertribuene@motorpresse.de

WILHELM

Alphatiere unter sich: Alonso wurde unter Lawrence Stroll zum Teamplayer. Noch geht es aber nicht um den Titel

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

LIQUI MOLY

Auto Bild DIE BESTEN MARKEN IN ALLEN KLASSEN
Ausgabe 14/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 08/23 auto motor sport
Ausgabe 8/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2023 KATEGORIE Schmierstoffe Heft 06/23 Motor Klassik
Ausgabe 6/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Öle/Schmierstoffe Heft 19/23 MOTOR SPORT aktuell
Ausgabe 19/2023

LESERWAHL BEST BRAND 2022 KATEGORIE AUTOMOBIL Pflegemittel Heft 18/23 MOTOR SPORT aktuell
Ausgabe 18/2023

Ich fahr besser mit LIQUI MOLY.

Das richtige Motoröl ist für den optimalen Betrieb Ihres Autos ein Muss. Ölwechseln deshalb auch Sie zu Deutschlands beliebtester Schmierstoffmarke und erfahren Sie den Unterschied.
www.liqui-moly.com

Ihr Auto ist nicht irgendeins.
Also nehmen Sie nicht irgendwas.
LIQUI MOLY bietet für jedes Fahrzeug das passende Motoröl.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Formel 1

Schumacher testet

Mick Schumacher hat die erste Chance bekommen, sein Talent im aktuellen Mercedes-F1-Renner zu zeigen. Im Rahmen der Pirelli-Reifenerprobung für 2024 drehte der deutsche Youngster in Barcelona 152 Testrunden.

Von: **Tobias Grüner**

Nach seiner Entlassung bei Haas ist es um Mick Schumacher etwas ruhiger geworden. Dabei leistet der 24-Jährige für seinen neuen Arbeitgeber Mercedes im Hintergrund wertvolle Entwicklungsarbeit. In der Fabrik in Brackley absolvierte der Youngster bereits 15 Simulator-Sessions. In Barcelona gab es zuletzt ein Sonderlob von Lewis Hamilton und George Russell für die Hilfe bei der Setup-Arbeit.

Im Anschluss an das GP-Wochenende durfte Schumacher auch endlich zum ersten Mal im echten W14 Platz nehmen. Pirelli hatte zu zweitägigen Testfahrten geladen. Neben Schumacher waren auch noch Russell und die beiden Ferrari-Stammfahrer im Einsatz, um neue Mischungen auszuprobieren, die ohne Heizdecken auskommen. Am Ende kam Schumi Jr. auf 152 Runden. „Wir konnten alle Tests wie geplant durchziehen. Diese Erfahrung wird mir in meiner Rolle helfen, und es hat sehr viel Spaß gemacht“, erklärte der dritte Mercedes-Pilot zufrieden. ■

PIRELLI

Wann Mick Schumacher das nächste Mal im Auto sitzt, steht noch nicht fest

Formel 1

Seidl holt Key zu Sauber

Nach seinem Rauswurf bei McLaren hat James Key schnell einen neuen Arbeitgeber gefunden. Der Brite wechselt als neuer Technikchef zu Sauber, wo er wieder mit Andreas Seidl arbeiten wird.

Von: **Tobias Grüner**

Sauber rüstet personell auf. Der Schweizer Rennstall, der 2026 als Audi-Werksteam in der Formel 1 antreten wird, hat James Key als Technikchef verpflichtet. Der Engländer wird am 1. September in seiner neuen Position beginnen und Jan Monchaux ersetzen. Sauber reagiert damit auf den schwachen Saisonstart. Erst im März hatte sich McLaren von dem 51-jährigen Ingenieur getrennt. Nun ist er seinem ehemaligen Boss Andreas Seidl in die Schweiz gefolgt.

Für Key ist es kein neues Abenteuer. Schon zwischen 2010 und 2012 hatte der Engländer diese Position in Hinwil inne, bevor es ihn weiter zu Toro Rosso zog. Die Hoffnung ist groß, dass Key wieder so gut einschlägt wie bei seinem ersten Stint. Mit dem C31 rasten Sergio Pérez und Kamui Kobayashi 2012 immerhin vier Mal aufs Podium.

Sauber sieht die Verpflichtung als Statement, mit dem man die hohen Ambitionen für die nächsten Jahre deutlich machen will. „James verfügt über eine enorme Erfahrung, nicht nur als Technischer Direktor, sondern auch in verschiedenen anderen Funktionen. Er wird den Transformationsprozess auf der technischen Seite leiten und die Richtung vorgeben“, kommentierte Seidl die Personalie. Key selbst bittet die Fans aber noch um etwas Geduld: „Es liegt eine Menge Arbeit vor uns. Wir wissen, dass wir die Früchte wohl erst in den nächsten beiden Saisons und darüber hinaus ernten werden.“ ■

SAUBER

James Key ist der neue Häuptling in der Sauber-Entwicklungsabteilung

NACHRICHTEN

FÜR DEN GUTEN ZWECK

Ferrari-Pilot Charles Leclerc hat Teile seiner Ausrüstung, die er beim Heimspiel in Monaco trug, zugunsten der Fluthilfe in der Emilia-Romagna versteigern lassen. Bevor die Schuhe, der Helm, der Overall und die Handschuhe in die Auktion gingen, wurden die Teile noch signiert. Am Ende kamen 430 000 Euro zusammen.

BOOM IN BELGIEN

Die Zuschauerkapazität der Rennstrecke von Spa-Francorchamps wurde dieses Jahr um 10 000 auf 110 000 erhöht. Die zusätzlichen Tickets sind aber schon längst wieder ausverkauft. Trotz des Booms konnten die Organisatoren aber noch keinen neuen Vertrag für 2024 unterschreiben. Die Chancen sind aber zuletzt gestiegen, nachdem die Formel 1 ihre Verhandlungen mit Kyalami abgebrochen hat.

BRÄNDE IN QUEBEC

In verschiedenen Teilen der kanadischen Provinz Quebec wüten aktuell schwere Waldbrände. Der Rauch zog vergangene Woche die Atlantikküste hinunter bis nach New York. Der Kanada-Grand-Prix sei durch die Brände aber nicht gefährdet, betonen die Veranstalter. Die Luftqualität in Montreal ist aktuell nicht schlechter als sonst.

NACHWUCHS TESTET

Nach dem Rennen in Barcelona ging es für McLaren zu dreitägigen Testfahrten in Budapest. Im Rahmen des Entwicklungsprogramms für Nachwuchsfahrer durften neben Rookie Oscar Piastri auch IndyCar-Spitzenreiter Alex Palou und Ersatzpilot Oliver Turvey Proberunden im MCL35M aus der Saison 2021 drehen.

ZEITPLAN GP KANADA

Training 1: Fr. 19.30 Uhr
Training 2: Fr. 23.00 Uhr
Training 3: Sa. 18.30 Uhr
Qualifikation: Sa. 22.00 Uhr
Rennen: So. 20.00 Uhr

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GRÜSSE AUS
HOCKENHEIM

SPORT AUTO LESER SIND ANDERS: sie sehen und lesen die Welt mit anderen Augen. Sie lieben alles, was schnell ist und wummm hat. Und sie trauen nur den härtesten Tests auf den härtesten Rennstrecken. Für diese Menschen machen wir dieses Magazin: **SPORT AUTO** – Monat für Monat am Limit und am Kiosk.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Elfer raus!

Neues Team, neues Auto: Huber Racing schaffte mit Evans/ Zimmermann den Debütsieg

Beim Saisonauftakt des ADAC GT Masters stand alles im Zeichen der Zahl 11. In beiden Rennen siegte ein Elfer – am Samstag Huber Racing, am Sonntag das Team Joos. Für noch mehr Gesprächsstoff sorgte die Starterzahl von nur elf Autos. Leidet der Sport?

Von: **Bianca Leppert**

Man hatte es kommen sehen. Es blieb verdächtig lange still vor dem Saisonauftakt des ADAC GT Masters in Hockenheim. Es war keine Starterliste zu finden, und man hörte auch keine neuen Verkündungen von Teams, die Hinweise auf die angekündigten 15 Autos gaben. Trotzdem mussten einige erst mal schlucken, als beim ersten Training am Freitag klar war: Hier rücken nur elf Autos aus. Der Grund: Einige Mannschaften, die einen Gaststart geplant hatten, setzten diesen doch nicht in die Tat um.

Die wahre Ursache für das geschrumpfte Starterfeld der einst blühenden GT3-Serie ist aber im Dezember 2022 zu finden, als der ADAC in einer Pressekonferenz angekündigt hatte, die DTM zu retten und das GT Masters mit der LMP3 zusammenlegen zu wollen. Letzteres schreckte viele Teams ab, zudem gab es lange keine Planungssicherheit in Sachen Termine und Co.

Zumal man neben der DTM nun in Zelten haust und dadurch den Stempel der zweiten Liga bekommen hat. Was an sich kein Drama wäre, denn es war ohnehin geplant, die Serie mehr in den Fokus für Amateure zu rücken. Doch irgendwie ist nach all dem Tohuwabohu das Markenimage abhanden gekommen.

Kern des GT Masters?

Für was steht das neue GT Masters? Diese Frage stellten sich viele im Fahrerlager. Denn während die DTM mit ein paar Regeländerungen nun das Abbild des einst boomenden GT Masters ist, muss dieses wiederum neben Serien wie der GT World Challenge, der GT Open oder der GTC die eigene Identität finden. Entweder das gelingt und diejenigen im Fahrerlager haben recht, die sagen, es brauche nur eine bessere Vorbereitungszeit und weniger Chaos als diesen Winter. Oder die Serie ist im kommenden Jahr Geschichte, wie es die Kritiker befürchten.

> „Tim hat die Reifen zu Beginn gut geschont. Durch das Safety Car konnte ich aufschließen und die bessere Traktion und noch bessere Reifen nutzen."
>
> Jaxon Evans, Huber Racing

Die hätten sich aber in jedem Fall das erste Rennen am Samstag ansehen müssen. Das zeigte: Es braucht nicht 30 Autos, um sehenswerten GT3-Sport zu bieten. Manche zählten den Lauf sogar zu den fünf besten, die es im ADAC GT Masters je gab. Alleine das Ergebnis ist eine Story für sich: Es siegte mit Huber Racing ein Team, das aus dem Supercup und Carrera Cup bekannt ist, aber in der Serie debütierte, das erste Mal in der GT3 engagiert ist und mit dem Porsche 911 GT3 R 992 ein neues Autos einsetzte. Und das im wahrsten Sinne des Wortes. Vor dem Last-Minute-Rollout am Mittwoch vor dem Rennen war die Startnummer 92 Kleinholz. Nach einem Crash beim 24h-Spa-Test, wo Huber mit Dinamic gemeinsame Sache macht, mussten Karosserie und Chassis neu aufgebaut werden. Der Lohn war der Triumph für Jaxon Evans und Tim Zimmermann beim Debüt.

Zu Beginn des Rennens gab Benjamin Hites, amtierender GT-Open-Meister, im GRT-Grasser-Lambo von der Pole weg den Ton an. Ein Reifenschaden warf ihn in Runde 6 allerdings zurück, woraufhin Kim Schramm im FK-Performance-BMW die Führung übernahm. Dahinter machten es sich Tim Zimmermann im Huber-Racing-Porsche und Jannes Fittje im Elfer von Huber Motorsport bequem. Auch nach dem Boxenstopp blieb die Reihenfolge erhalten.

Spannung durch Safety Car

Würze kam rein, als der Landgraf-Mercedes von Seppänen/ Owega 19 Minuten vor Schluss liegen blieb und das Safety Car ausrücken ließ. In den verbleibenden zehn Minuten nach dem Restart ging es drunter und drüber. Evans schob sich in der Haar-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

ADAC

Halten die Treue: Das Team Joos sicherte sich mit Gehrsitz/Müller einen Sieg

ADAC

Schubert Motorsport trumpfte am Samstag mit Coseteng/Green auf

nadel am führenden Walilko vorbei, während Nico Menzel sich auf Platz 3 Ben Green im Schubert-BMW geschlagen geben musste. Während Evans fortan in seiner eigenen Welt fuhr und den Vorteil der etwas abgekühlten Reifen bei 50 Grad Asphalttemperatur durch die Safety-Car-Phase nutzte, tobte dahinter ein wilder Kampf.

Walilko und Green beharkten sich im BMW-internen Duell, in dem sich Green mit ausgeklügelterem Reifenmanagement durchsetzen konnte. Dahinter bekam Menzel Druck vom Markenkollegen Müller im Joos-Porsche, schnappte sich aber in einem sensationellen Manöver in der Sachs-Kurve noch Walilko für Platz 3. Müller haderte wie der FK-Pilot am Ende mit den Reifen. Der Huber-Racing-Porsche, der auf gebrauchten Pneus gestartet war, kreuzte schließlich mit acht Sekunden Vorsprung als Erster die Ziellinie. „Tim hat die Reifen schon zu Beginn gut geschont, das hat geholfen“, sagte Evans. „Durch das Safety Car konnte ich aufschließen und wusste, dass ich die bessere Traktion und noch bessere Reifen habe.“

Nachdem Porsche und BMW die ersten fünf Plätze unter sich ausmachten, folgte direkt nach dem Rennen eine BOP-Anpassung der SRO. Mercedes und Audi durften zehn Kilogramm ausladen, bei Mercedes gab es zudem eine Anpassung des Lambda-Werts, der rund 2 bis 3 PS brachte. Im zweiten Zeittraining am Samstagmorgen stellte Arjun Maini im HRT-Mercedes direkt einen neuen Quali-Rekord mit 1.36,961 Minuten auf, wobei einige Teile der Strecke auch neu asphaltiert sind. Das Sonntagsrennen brachte allerdings nicht ganz so viel Spannung wie das Spektakel am Samstag. In Runde 2 legte Sven Müller im Joos-Porsche den Grundstein für den späteren Erfolg, indem er sich an Elias Seppänen für Platz 2 vorbeiquetschte. Müller setzte sich fortan mit Maini ab und nutzte den Vorteil neuer Reifen, die man sich aufgespart hatte.

Strafe für HRT

Es zeichnete sich bereits ein Duell um den Sieg zwischen den beiden ab. Bei den Pflichtboxenstopps half auch der Undercut von Joos nicht, den Mercedes zu schlagen. Doch HRT stellte sich selbst ein Bein. Der Rumäne Razvan Umbrarescu, der bereits in der GT World Challenge am Start war, hatte missachtet, dass im ADAC GT Masters das Auto stehen muss, bevor er von der Box aus zum Fahrerwechsel loslaufen darf. Dafür setzte es eine Penalty Lap, die Müllers Teamkollegen Finn Gehrsitz schließlich die Führung und den Sieg bescherte.

Dahinter wurde immerhin ordentlich gekämpft. Hier lieferten sich Hites im Grasser-Lambo, Zimmermann im Huber Racing-Porsche und Valente im HRT-Mercedes wilde Szenen. Beachtlich: Jannes Fittje schnappte sich am Ende zwei Konkurrenten und wurde im Huber Motorsport-Porsche noch Sechster. ■

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 1. LAUF

Pole-Position:
#63 Benjamin Hites (GRT Grasser Racing Team, Lamborghini Huracán GT3 Evo), 1.37,358 min
Schnellste Runde:
#2 Alain Valente (Haupt Racing Team, Mercedes-AMG GT3 Evo), 1.39,298 min

1.	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	35 Runden
2.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 8,102 s
3.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 8,736 s
4.	#10	Schramm/Walilko	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	+ 10,357 s
5.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	+ 10,619 s
6.	#3	Umbrarescu/Maini	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 11,854 s
7.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 12,221 s
8.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 12,737 s
9.	#24	Gelzinis/Karklys	Juta Racing	Audi R8 LMS GT3 Evo II	+ 20,008 s
10.	#7	Mokoena/Yip	LIQUI Moly Team Engstler	Audi R8 LMS GT3 Evo II	+ 34,934 s

ADAC GT MASTERS HOCKENHEIM, 2. LAUF

Pole-Position:
#2 Arjun Maini (Haupt Racing Team, Mercedes-AMG GT3), 1.36,961 min
Schnellste Runde:
#91 Sven Müller (Team Joos by RACEmotion, Porsche 911 GT3 R), 1.38,633 min

1.	#91	Gehrsitz/Müller	Team Joos by RACEmotion	Porsche 911 GT3 R	37 Runden
2.	#3	Umbrarescu/Maini	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 6,408 s
3.	#48	Owega/Seppänen	Landgraf Motorsport	Mercedes-AMG GT3	+ 7,057 s
4.	#20	Coseteng/Green	Schubert Motorsport	BMW M4 GT3	+ 22,004 s
5.	#92	Zimmermann/Evans	Huber Racing	Porsche 911 GT3 R	+ 22,281 s
6.	#25	Fittje/Menzel	Huber Motorsport	Porsche 911 GT3 R	+ 32,707 s
7.	#63	Hites/Mapelli	GRT Grasser Racing Team	Lamborghini Huracán GT3 Evo	+ 34,369 s
8.	#10	Schramm/Walilko	FK Performance Motorsport	BMW M4 GT3	+ 35,065 s
9.	#2	Valente/Aron	Haupt Racing Team	Mercedes-AMG GT3	+ 35,360 s
10.	#7	Mokoena/Yip	LIQUI Moly Team Engstler	Audi R8 LMS GT3 Evo II	+ 1.12,303 min

ADAC

Huber Racing führt die Tabelle an

PUNKTESTAND FAHRER NACH 2 VON 12 LÄUFEN

1.	Zimmermann/Evans	38 Punkte
2.	Gehrsitz/Müller	37
3.	Coseteng/Green	33
4.	Umbrarescu/Maini	33
5.	Fittje/Menzel	26
6.	Walilko/Schramm	21
7.	Hites/Mapelli	20
8.	Seppänen/Owega	19
9.	Aron/Valente	16
10.	Gelzinis/Karklys	12

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Der erste Ferrari-Sieg in Le Mans seit 1965 löste eine Welle der Begeisterung aus

MOTORSPORT IMAGES

Le Mans sieht rot

Beim 100. Geburtstag des 24h-Rennens in Le Mans holte Ferrari den zehnten Sieg an der Sarthe – der erste seit 58 Jahren und der erste mit dem neuen Hypercar 499P. Toyota leistete harten Widerstand, konnte aber nicht ganz mithalten. Cadillac etablierte sich als dritte Kraft, und Peugeot produzierte endlich mal ein Highlight.

Von: **A. Cotton, M. Schurig**

Wenn sich das Dasein der Menschen mit der Welt der Götter oder Geister verknüpft, wenn etwas ganz Besonderes passiert, gehen uns oft die Worte aus. Dann bemühen wir gerne den Begriff Mythos, um das Unerklärliche zu erklären. Beim 100. Geburtstag des 24h-Rennens in Le Mans paarten sich zwei Mythen: der von Le Mans mit dem von Ferrari. Hier das ikonische Autorennen, das auch nach 100 Jahren nichts von seiner Faszination eingebüßt hat. Dort die Kult-Sportwagenmarke Ferrari, die über den Dingen schwebt, sogar über dem deutschen Wunderkind Porsche. „In Le Mans zu siegen, das ist, als wenn du einen Dinosaurier mit einem Taschenmesser zur Strecke bringen willst." Das sagte Ferrari-Sportchef Antonello Coletta kurz vor dem Start zum Rennen, und man konnte den Druck förmlich in seinem Gesicht ablesen. Zum ersten Mal seit 50 Jahren hatte Ferrari wieder einen Prototyp für den Langstreckensport gebaut, der letzte Sieg an der Sarthe lag 58 Jahre zurück – und Ferrari erwartete von Coletta nichts weniger als einen Sieg.

Coletta und sein Team lieferten ab, vor den Augen des obersten Ferrari-Bosses John Elkann. Die Vorstandsdichte in Le Mans erreichte beim Jubiläumsrennen nie gekannte Ausmaße: Die Peugeot-Familie war vor Ort, der halbe Porsche-Vorstand und die komplette Führungsriege von General Motors, bei Toyota standen der Aufsichtsratschef Akio Toyoda und der CEO Koji Sato in der Box. Die hohen Herren und Damen kommen nur einmal im Jahr zu einem Autorennen – in Le Mans. „Wir haben den Druck körperlich gespürt, und er nahm mit jedem Tag immer weiter zu", erzählte James Calado, der zusammen mit seinen Ferrari-Teamkollegen Alessandro Pier Guidi und Antonio Giovinazzi das Jubiläumsrennen gewann. Es war erst der vierte Renneinsatz für das brandneue Hypercar 499P – und gleich der erste Sieg beim härtesten Rennen der Welt.

> In den letzten zwölf Stunden belauerten sich Ferrari und Toyota mit Inbrunst und waren dabei über weite Strecken nur um wenige Sekunden voneinander getrennt.

„Ich hatte ein gutes Gefühl, dass wir beim Speed vorn dabei sind, aber ich war mir nicht sicher, ob wir ohne Probleme über die Distanz kommen", so Alessandro Pier Guidi. „Wir hatten deshalb den klaren Auftrag, jedes Risiko zu vermeiden und immer aufs Autos aufzupassen. Diese Rechnung ist aufgegangen."

Der Sieg war alles, aber kein simpler Durchmarsch. Zur Geisterstunde um Mitternacht stand Pier Guidi sogar kurz im Kiesbett, um einem Unfall zwischen einem GT-Porsche und dem Hypercar von Glickenhaus auszuweichen. Zur Rennmitte um vier Uhr morgens lag man wieder an der Spitze des Feldes, gefolgt vom Toyota mit der Startnummer 8 von Sébastien Buemi, Brendon Hartley und Ryo Hirakawa.

Damit war alles angerichtet für das große Titanen-Duell Toyota gegen Ferrari, auf das alle gewettet hatten. Die Verfolger wie Cadillac, Porsche und Peugeot waren da schon abgehängt, in den folgenden zwölf Rennstunden beharkten und belauerten sich diese beiden Crews mit Inbrunst und waren dabei über weite Strecken nur um Sekunden voneinander getrennt.

Wieso verlor Toyota?

Bei einer solchen Pattsituation entscheiden Kleinigkeiten das Rennen, Zeitverluste gab es auf beiden Seiten: Der siegreiche Ferrari verlor bei zwei Boxenstopps jeweils deutlich über eine Minute, weil das Auto nicht starten wollte und die Piloten die Fahrzeugsysteme rebooten mussten.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Beim ersten Mal, fünf Stunden vor Ende, war das verschmerzbar, weil man bei noch kühlen Bedingungen den Vorsprung von 20 auf 60 Sekunden hatte ausbauen können. Fünf Runden später war Pier Guidi wieder dran und luchste Buemi die Führung im Toyota ab. Der zweite Reboot beim allerletzten Stopp passierte 23 Minuten vor Rennende, diesmal verlor Ferrari 1.46 Minuten, doch das spielte keine Rolle mehr, weil zuvor Toyota-Pilot Ryo Hirakawa gepatzt hatte: Der Japaner verlor in Runde 313 seinen Toyota beim Anbremsen der Arnage-Kurve und beschädigte bei einem leichten Einschlag die Heckpartie.

Der Unfall und die langsame Rückkehr zur Box sowie die zweiminütige Reparatur vergrößerten den Rückstand auf den führenden Ferrari von 15,9 Sekunden auf 3.21 Minuten. Der verpatzte letzte Stopp bei Ferrari in Runde 336 dampfte den Rückstand zwar noch mal auf 53 Sekunden ein, aber am Ende sollte das keine große Rolle mehr spielen. Im Ziel hatte Ferrari einen Vorsprung von 1.21 Minuten auf Toyota.

Alle Experten hatten auf das Duell der beiden LMH-Hersteller Toyota und Ferrari getippt, aber die wenigsten hatten Ferrari den Sieg zugetraut, weil das Auto brandneu ist, während Toyota bereits die dritte Hypercar-Saison in Angriff nimmt. Die Zuverlässigkeit sprach also für Toyota, doch Ferrari hatte bei einem Monstertest über 48 Stunden kurz vor dem Le-Mans-Thriller die eh schon gute Zuverlässigkeit weiter nach oben geschraubt.

Gab BOP den Ausschlag?

Demzufolge nahm das Thema Speed eine große Rolle ein. Ferrari hatte in der bisherigen WM-Saison seine liebe Mühe beim Reifenverschleiß, besonders unter heißen Bedingungen. In der Nacht und am Sonntagmorgen hatte Ferrari in Le Mans das schnellere Auto, aber je mehr die Temperatur am Tag anstieg, umso stärker wurde Toyota. „Ganz generell mussten wir nach den letzten BOP-Änderungen viel mehr riskieren, um an Ferrari dranzubleiben“, hielt Brendon Hartley fest. Der Neuseeländer sagt, dass die Ferrari-Piloten weniger stark pushen mussten, um ihre zugegeben kleine Führung in den letzten Rennstunden zu verteidigen.

MOTORSPORT IMAGES

„Die BOP hat uns über die Distanz 2.30 Minuten gekostet, wir haben das Rennen mit 1.21 Minuten verloren. Den Rest kann jeder selbst ausrechnen.“

Toyota-Technikchef Vasselon

Der Frust im Toyota-Lager war generell groß. Erstens, weil der Veranstalter, wie letzte Woche in MSa berichtet, das komplette BOP-System in die Tonne getreten hatte und gleichzeitig Anpassungen vornahm, die Toyota am härtesten getroffen haben: Die Japaner mussten 37 Kilo einladen, was nicht nur auf die Performance durchschlug, sondern auch auf den Reifenverschleiß – die bisherige Königsdisziplin der Toyota GR010 Hybrid.

„Der Einschnitt bei der BOP hat uns über die Renndistanz 2.30 Minuten gekostet, wir haben das Rennen mit 1.21 Minuten verloren“, hielt Toyota-Technikchef Pascal Vasselon fest. „Den Rest kann jeder selbst ausrechnen.“ Wir übersetzen: Ferrari gewann über die BOP vier Zehntel auf Toyota, und es herrschte Einigkeit im Fahrerlager, dass Ferrari wohl auch noch einen kleinen Puffer hatte. Beides zusammen hat aus Toyota-Sicht dazu geführt, dass die Roten das Rennen gewonnen haben.

Bei diesen Rahmenbedingungen war es nicht hilfreich, dass es beim zweitplatzierten Toyota laut Vasselon einen erkennbaren und ungeklärten Offset bei der Performance im Vergleich zum Schwesterauto mit der Nummer 7 (Kobayashi/López/Conway) gab – Toyota hatte also auch noch das falsche Auto beim Kampf um den Sieg, denn der GR010 von Kobayashi wurde nach exakt acht Rennstunden durch einen Auffahrunfall in einer Slow Zone eliminiert.

Auch der zweitplatzierte Toyota hatte seinen kleinen Hicker, wie die Kollision mit einem Eichhörnchen, dem Tausch einer Fronthaube und einem schleichenden Plattfuß. Außerdem kämpften beide Toyota mit garstigem Untersteuern. Dazu könnte man es als Fehler bezeichnen, dass Toyota mit Ryo Hirakawa den klar langsamsten Fahrer der Nummer 8 ins Finale schickte, der obendrein auch noch den entscheidenden Fehler produzierte. Ob der auch bei Hartley oder Buemi passiert wäre?

Die beiden Top-Favoriten verloren jeweils ein Auto, Toyota durch den erwähnten Unfall, der zweite Ferrari verlor wegen eines Lochs im Hybridkühler sechs Runden, womit ein Podestplatz für die Verfolger frei war. Der ging klar und eindeutig an Cadillac: Chip Ganassi Racing brachte nicht nur das LMDh-Auto mit der Nummer 2 (Alex Lynn, Richard Westbrook, Earl Bamber) aufs Podest, sondern holte mit dem Schwesterauto (Nr. 3: Sébastien Bourdais, Renger van der Zande, Scott Dixon) auch Platz 4.

Cadillac als dritte Kraft

Die Amis lieferten in Le Mans ein Top-Rennen ab: Das Auto mit der Nummer 2 lag nach zehn Rennstunden sogar in Führung, verlor dann aber in den folgenden fünf Rennstunden fast zwei Minuten auf die zwei Duellanten an der Spitze. „Ein Grund dafür waren mehrere Strafen und kleine Fehler“, so CGR-Europa-Teamchef Stephen Mitas. Den größten Batzen verlor man allerdings deshalb, weil man in der Nacht auf Soft-Hot- bzw. Medium-Reifen setzte. Der Schuss ging definitiv nach hinten los. Dazu war der Ölverbrauch beim Caddy mit der Nummer 2 zu hoch, was bei allen Stopps in der zweiten Rennhälfte für Zeitverlust sorgte.

„Gegen die LMH von Ferrari und Toyota hatten wir eh keine Chance“, hielt Earl Bamber fest. „Wir wollten den LMDh-Konzeptbruder Porsche schlagen und hatten gehofft, vielleicht aufs Podium zu kommen – beide Ziele haben wir erreicht.“ Wie bei Toyota gab es auch bei Chip Ganassi einen nicht erklärbaren Performance-Offset zwischen beiden Autos. Der Wagen mit der Nummer 3 war schneller, verlor aber schon nach anderthalb Stunden viel Zeit, weil Bourdais ▷

MOTORSPORT IMAGES

Freude bei Sportchef Coletta und den Fahrern: Le-Mans-Sieg Nummer 10

MOTORSPORT IMAGES

Wem die Gunst der Fans gehörte, war in großen Lettern überall zu lesen

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Start vor Rekordkulisse: Der Veranstalter meldete offiziell 325 000 Zuschauer

MOTORSPORT IMAGES

eingangs einer Slow Zone beim Abbremsen von einem GT-Ferrari abgeräumt wurde – fast der gleiche Unfall, der später zum Ausfall des Toyota von Kamui Kobayashi führte.

Verabschieden wir uns kurz von der Ergebnisliste und spüren dem Charakter der beiden Rennhälften nach: Das Rennen startete dank eines Schauers bereits auf glitschigen Bedingungen, woraufhin die Piloten aus der Topklasse angehalten wurden, das Risiko zu reduzieren, um keine frühen Ausfälle oder Zeitverluste zu riskieren. Jack Aitken, Pilot des dritten Caddy-LMDh von Action Express, hatte bei der Ansage wohl geschlafen und knallte sein Auto gleich in der ersten Runde in die Planken, was zur ersten Safety-Car-Phase führte.

Straffung der SC-Phasen?

Der Le-Mans-Ausrichter ACO hatte im Februar beschlossen, das System der Gelbphasen zu revolutionieren: Wenn Gefahr im Verzug ist, kommen wegen der Streckenlänge von 13,6 Kilometern zwar weiter drei Safety Cars zum Einsatz, doch vor dem Restart wird das Feld hinter einem SC versammelt. In der Folge erfolgt ein Waive-by für Fahrzeuge, die zwischen dem Safety Car und dem führenden Auto in der Klasse liegen, womit man jetzt erstmals in Le Mans eine Runde gutmachen kann. Im zweiten Schritt wird über ein sogenanntes Drop-Back-Verfahren das Feld nach Klassen neu sortiert, erst danach erfolgt der Restart. In diesem Jahr gab es drei Safety-Car-Phasen, die insgesamt exakt drei Stunden dauerten, was auch der Komplexität des neuen Systems geschuldet war. Trotzdem ist das neue Konzept eine Verbesserung, weil nicht mehr pures Glück oder Pech darüber entscheidet, ob man bei einer SC-Phase Zeit verliert oder nicht. Für die Zukunft ist allerdings auch eine Straffung des neuen Gelbphasen-Konzepts zwingend angezeigt.

Das wechselhafte Wetter mit insgesamt drei kräftigen Schauern, vielen Unfällen und drei Safety-Car-Phasen sorgte für einen hektischen Rennverlauf in den ersten acht Stunden, was alle Hersteller zur Vorsicht mahnte. Nur deshalb ist auch zu erklären, warum in den ersten acht Stunden alle Hypercar-Hersteller Führungsarbeit leisten konnten, sogar der notorische Hinterbänkler Peugeot. Das hatte wenig mit Magie und noch weniger mit einer passgenauen BOP zu tun, sondern damit, dass der Speed durch die Umstände auf einen Rundenzeitenkorridor von 3.29 bis 3.30 Minuten unter trockenen Bedingungen eingefroren war.

Als sich der Regen nach Mitternacht verzog, begann das eigentliche Rennen, und wie bereits erwähnt, setzten sich die beiden verbliebenen Topautos von Ferrari und Toyota zügig vom Feld ab und bildeten speedmäßig ihren eigenen Block. Dahinter agierte nur Cadillac souverän, fehlerfrei und zuverlässig.

MOTORSPORT IMAGES

„Wir wollten den LMDh-Konzeptbruder Porsche in Le Mans schlagen und hatten gehofft, aufs Podium zu kommen – beide Ziele haben wir erreicht."

Cadillac-Pilot Earl Bamber

Die zwei anderen Hersteller aus der Topklasse waren zur Rennhalbzeit schon etwas zerzaust, wenngleich mit stark unterschiedlicher Stimmungslage. Peugeot konnte wie erwähnt in den ersten zehn Rennstunden groß aufgeigen, die Franzosen waren so etwas wie die positive Überraschung. In den Trainings hatte man viele technische Probleme außer an der alten Achillesferse, dem Getriebe. Angeblich herrschte vor dem Start sogar akuter Ersatzteilmangel.

Das Rennen lief dann bis zur Halbzeit famos: Zwischen 19 Uhr und Mitternacht tauchte der Peugeot mit der Startnummer 94 (Menezes/Müller/Duval) sogar mehrfach an der Spitze des Feldes auf, was auch damit zu tun hatte, dass man bei den zum Teil rutschigen Bedingungen von einer niedrigeren Hybrid-Einsatzschwelle – 150 statt 190 km/h wie bei Toyota und Ferrari – profitierte. Ein Unfall von Menezes in der zwölften Rennstunde beendete den Peugeot-Höhenflug, im Ziel blieben dann wieder nur die Positionen 8 (#93: Jensen/Vergne/Di Resta) und 27.

Lichtblick bei Peugeot

Im Peugeot-Lager wertete man den Le-Mans-Auftritt trotzdem und völlig zu Recht als ersten Lichtblick: „Wir haben immer noch nicht den Speed der anderen Hypercars, aber das wussten wir seit dem Vortest", hielt Technikdirektor Olivier Jansonnie fest. „Aber mit dem wechselhaften Wetter in der ersten Rennhälfte konnten wir dank guter Strategie eine Zeitlang das Feld anführen, auch weil wir unsere Piloten im Regen länger mit Slicks draußen ließen."

Sogar Jansonnie war überrascht von der guten Zuverlässigkeit: „Damit hätten wir nach den Problemen in den Trainingssitzungen nicht gerechnet. Eigentlich hatten wir 21 Stunden keine Zuverlässigkeitsprobleme, dann begann das Mucken der Technik, und wir mussten in den Überle-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

bensmodus wechseln. Aber insgesamt bin ich wirklich sehr stolz auf die Leistung des Teams."

Der bestplatzierte 9X8 mit der Nummer 93 hatte Probleme mit dem Bodywork, dem Frontsplitter sowie der Servolenkung, das Schwesterauto hatte neben dem erwähnten Unfall später einen Motorschaden – doch auch den reparierte man, um die letzte Runde in Angriff zu nehmen.

Porsche: A race to forget

Für Porsche war Le Mans 2023 ein kompletter Reinfall. „Wenn wir es verbocken, dann gleich richtig", urteilte LMDh-Projektleiter Urs Kuratle in gewohnt klarer Sprache. Zwar konnten auch die insgesamt vier Porsche in den ersten zehn Rennstunden hier und da für Highlights sorgen und Führungsarbeit leisten, aber am Ende zerschellte die stolze Porsche-Flotte recht dramatisch – und das, obwohl man von der BOP-Notoperation tendenziell am meisten profitiert hatte.

Die Liste der Porsche-Dramen im Stenogrammstil: Der mutmaßlich schnellste 963 mit der Nummer 75 (Nasr/Jaminet/Tandy) schied nach 84 Runden mit einem Benzindruckproblem aus. Beim Auto mit der Nummer 6 (Estre/Lotterer/Vanthoor) musste das komplette Batteriepaket getauscht werden, was 28 Minuten kostete; ein Unfall am Sonntagmorgen von Estre war der letzte Sargnagel. Die Nummer 5 (Cameron/Christensen/Makowiecki) verlor am Sonntag wegen einer defekten Antriebswelle Vortrieb, mit voll gesperrtem Diff kam man für die letzte Runde noch mal kurz auf die Strecke.

Am besten lief es noch für den Kunden-Porsche des Jota-Teams, die sogar kurz in Führung lagen, bevor Yifei Ye das Auto auf rutschiger Strecke in die Mauer stopfte. Bei Jota gab es sonst keine großen Technikdramen, außer dem Tausch der Crashdaten-Box. „Wir hatten einfach zu viele Fehler, plus Reifenschäden und Unfälle. Dazu kamen alte Probleme, die wir bisher nicht komplett abstellen konnten, und neue Probleme, die uns erstmals hier in Le Mans erwischt haben", so Urs Kuratle.

„Das Resultat ist schlecht", hielt Sportchef Thomas Laudenbach fest, „aber es gab auch ein paar Lichtblicke. Wir konnten phasenweise das Tempo an der Spitze mitgehen, was auch dafür spricht, dass die Notoperation bei der BOP Wirkung gezeigt hat. Außerdem konnten wir zwischen Spa und Le Mans unsere Performance verbessern, auch wenn das die Resultatslisten nicht widerspiegeln." Laudenbach plädiert für die Aufsetzung eines neuen BOP-Konzepts, nachdem das alte System erkennbar gescheitert ist. „Wir benötigen für 2024 ein stabiles, verlässliches und nachvollziehbares System – da müssen jetzt alle Beteiligten eng zusammenarbeiten."

Wer gedacht hatte, dass die privaten Hypercars wegen des Aufmarsches der Werke komplett unter die Räder geraten würden, der wurde angenehm enttäuscht: Das Glickenhaus-Team brachte mit Unterstützung einiger Joest-Mitarbeiter zum dritten Mal in Folge in Le Mans beide Autos ins Ziel, was an sich schon eine famose Leistung ist. Dazu (und deshalb) gewann man 2023 die Auszeichnung für die beste Boxenmannschaft.

Und beim Blick auf die Resultatsliste könnte so mancher Hypercar-Hersteller neidisch werden: Mit Platz 6 und 7 ließ das Glickenhaus-Team Hersteller wie Porsche oder Peugeot hinter sich. Ohne Strafen und Unfälle wäre im Optimalfall ein vierter Platz möglich gewesen. „Und wenn wir etwas mehr Abtrieb und eine weniger aggressive Gasannahme beim Motor hätten, wäre noch viel mehr möglich", so Glickenhaus-Pilot Romain Dumas.

Der Hype um die Hypercars

Der große Neustart in der Topklasse Hypercar hat Le Mans Flügel verliehen, was zu erwarten war. Fünf große Hersteller standen beim 100. Geburtstag in der Startaufstellung, im nächsten Jahr wird die Zahl auf acht Marken ansteigen. Die Fans goutierten den Höhenflug auf der Rennstrecke: Der Veranstalter meldete offiziell 325 000 Zuschauer – ein Bestwert in der jüngeren Ära.

Der Zutritt von Ferrari hat einen unglaublichen Boost ausgelöst, und der erste Sieg der Roten in Le Mans seit 58 Jahren wird die Sache endgültig zum Boom ausweiten. 2024 zieht dann auch noch die GT3-Meute in den Speedtempel Le Mans ein, was sicher keinen Fan davon abhalten wird, Le Mans im Kalender rot anzustreichen. Das Einzige, was jetzt noch fehlt, ist ein verlässliches BOP-System, das ein ausgewogenes Feld in der Topklasse garantiert. Dann wird Le Mans weiter Mythen produzieren. ■

MOTORSPORT IMAGES

Letztlich kostete Toyota der Fehler von Ryo Hirakawa die Siegchance

MOTORSPORT IMAGES

Cadillac fuhr ein sauberes Rennen, einmal verwachste man im Reifenpoker

MOTORSPORT IMAGES

Porsche war in Le Mans nicht in Form: Fehler, Unfälle und Technikpannen

MOTORSPORT IMAGES

Ehre der Kleinen gerettet: Glickenhaus lieferte wieder eine starke Leistung

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

GM

Trotz Reparatur holte die Corvette von Keating/Varrone/ Catsburg den GTE-Sieg

Von hinten nach vorne

Das Rennen in der GTE-Am-Klasse war ein echter Abnutzungskampf: Von 21 gestarteten GT-Autos kamen gerade mal neun ins Ziel. Umso bemerkenswerter, dass die einzige Corvette im Feld das Rennen gewann, obwohl sie nach zwei Stunden auf dem vorletzten Platz lag. Der Liebling der Fans war jedoch das Garage-56-NASCAR-Auto – auch wenn das natürlich kein echtes GT-Auto ist.

Von: **Marcus Schurig**

Einerseits ist die GT-Klasse in Le Mans nicht mehr das, was sie mal war: Zum ersten Mal waren nur noch Pro-Am-Fahrerpaarungen erlaubt, aber dennoch standen 21 GTE-Am-Autos von vier Marken am Start. Andererseits hatte es den Anschein, dass bei fast jedem größeren Unfall immer auch ein GT-Auto involviert war. Das Rennergebnis bestätigte das Bauchgefühl: Nur neun von 21 GT-Wagen sahen die Zielflagge.

Was den Faktor Show betraf, so waren die GT-Rennwagen fraglos in der Spitzenposition, aber auch sportlich sorgten sie für Gesprächsstoff. Beispielsweise die siegreiche Corvette, die gleich unter mehreren Aspekten bemerkenswert ablieferte: Erstens wurde das Auto vom ehemaligen Corvette-Racing-Werksteam eingesetzt, zweitens stand überhaupt nur diese eine C8.R am Start, während bei den anderen drei Marken, Aston Martin, Ferrari und Porsche, mit zahlreichen Kundenteams viel mehr Autos um Le-Mans-Ruhm kämpften.

Große Corvette-Aufholjagd

Und drittens war die Corvette eigentlich nach anderthalb Stunden aus dem Geschäft, obwohl sie von der Pole-Position ins Rennen gegangen war. Kurz nach einem Tankstopp während der ersten Safety-Car-Phase tauchte völlig unerwartet ein Dämpferproblem vorne rechts auf. Der Tausch zu Beginn der zweiten Stunde kostete zwei Runden, das Trio Ben Keating, Nicolas Varrone und Nicky Catsburg fiel auf Platz 57 und die vorletzte Position in der GTE-Am-Kategorie zurück. „Wir haben schon gescherzt, dass wir jetzt eigentlich abreisen können“, so Catsburg. Doch die Corvette-Kutscher nahmen ihre Köpfe zwischen die Schultern und gaben Gas. Dabei stand ihnen das Glück zur Seite, weil noch zwei weitere Safety-Car-Phasen dazukamen, wo man mittels Waive-by eine Runde zurückbekommen kann – aber nur dann, wenn man den Speed hat, vor dem Führenden in der Klasse zu bleiben.

Und weiß Gott: Speed hatte die Corvette ohne Ende! Ihre schnellste Runde im Rennen betrug 3.50,4 Minuten – fast alle Klassengegner büßten zwischen einer bis drei Sekunden auf den Corvette-Bestwert ein. So gegen 8 Uhr am Sonntagmorgen rieben sich die GT-Klassengegner verwundert die Augen: Die Corvette mit der Startnummer 33 tauchte wieder auf Platz 3 auf, etwa eine Minute hinter dem zu diesem Zeitpunkt führenden Kessel-Ferrari. In den folgenden Rennstunden leistete die Corvette ebenso Führungsarbeit wie der Iron-Dames-Porsche (#85), der Project1-Elfer (#56) und der ORT-Aston Martin (#25) – was primär an den unterschiedlichen Boxenstopprhythmen lag.

Stunden vor Rennende hatte die Werks-Corvette wieder Oberwasser und die Gegner das Nachsehen, weil sie bis ins Ziel eine volle Runde auf die siegreiche US-Wumme einbüßten. In Summe hat Corvette somit allen GTE-

ASTON MARTIN

Dank starkem Schlussspurt auf Platz 2: ORT-Aston Martin Vantage

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Am-Gegnern über die komplette Distanz drei volle Runden eingeschenkt – und natürlich hatte der vorzügliche Speed auch mit einer vorzüglichen BOP-Einstufung zu tun. „Die sind förmlich durchs Feld geflogen, als führen sie in einer anderen Klasse“, schimpfte Proton-Porsche-Teamchef Christian Ried.

Für das Corvette-Trio war es der dritte Sieg im vierten WM-Lauf. „Nach der frühen Reparatur sind wir ein Bilderbuch-Rennen gefahren, alles hat perfekt funktioniert, dazu mussten wir nicht mal die Bremsen wechseln“, freute sich Tabellenführer Ben Keating. Platz 2 ging letztlich an den ORT-Aston-Martin von Ahmad Al Harty, Michael Dinan und Charlie Eastwood, die eine ähnlich große, aber weniger stürmische Aufholjagd an den Tag legten als die siegreiche Corvette: Das Aston-Trio verlor beim ersten Stopp Zeit und fiel von Platz 2 auf Position 15 in der GTE-Am-Klasse zurück.

Bis zweieinhalb Stunden vor Schluss hatte man sich wieder bis auf P3 vorgekämpft, dann machte Aston-Werksfahrer Charlie Eastwood den Deckel zu: Der Ire verkürzte den Abstand von 20 Sekunden auf den zweitplatzierten GR-Racing-Porsche (Wainwright/Barker/Pera) und übernahm 90 Minuten vor Rennende Position 2. ORT-Teamchef Tom Ferrier gestand: „Den Großteil des Rückstands haben wir als Team aufgeholt – aber Platz 2 geht nur auf das Konto von Charlie Eastwood!“

Iron Dames: P3 verpasst

Das Podiums-Gerangel hätte theoretisch noch enger sein können: Das auf Platz 4 ins Ziel gekommene Iron-Dames-Trio Sarah Bovy, Michelle Gatting und Rahel Frey verpasste den letzten Podest-

> „Nach der frühen Reparatur sind wir ein Bilderbuch-Rennen gefahren, alles hat perfekt funktioniert – wir mussten nicht mal die Bremsen tauschen.“
>
> Corvette-Pilot Ben Keating

Rang um nur fünf Sekunden, auf den zweitplatzierten Aston fehlte eine gute Minute. Doch zum Verdruss des Teams musste man am Damen-Elfer beim letzten Stopp die vorderen Bremsen tauschen – sowas dauert je nach Tagesform zwischen 50 und 60 Sekunden.

„Platz 3 hätten die Mädels auf jeden Fall geholt, vielleicht sogar Position 2“, hält Christian Ried fest. Was Ried mit den Porsche von Iron Dames und Iron Lynx zu schaffen hat? Sein an allen Fronten aktives Team Proton Competition unterstützt Iron Lynx seit deren Wechsel auf die Marke Porsche mit technischem Support, Personal – und mit 25 Jahren Erfahrung mit Porsche-Kundensport-Rennwagen.

Das alles hat Ried – Teamchef und Rennfahrer in Personalunion – in diesem Jahr selber nicht viel geholfen: Sein Proton-Team musste ein absolutes Katastrophen-Rennwochenende verkraften. Ried selber wurde im 911 GT3 R mit der Startnummer 77 in Runde 36 vom United Autosports-LMP2 von Phil Hanson abgeschossen. Das Team reparierte zwar das Auto, doch drei Stunden später musste der Elfer wegen Schäden am Chassis zurückgezogen werden. Das Schwesterauto mit der Nummer 88 wurde von seinem Sohn Jonas Ried, der sein Debüt in Le Mans gab, abgelegt, auch das Chassis war hin. Das dritte Wrack lieferte Hollywood-Star Michael Fassbender (#911) ab. Der vierte Proton-Elfer schied ebenfalls mit Unfall aus, genauso wie der Iron-Lynx-Porsche mit der Startnummer 60. „Mit etwas Pech sind alle fünf Chassis platt“, so Ried, der übrigens sein letztes Rennen in Le Mans als Pilot bestritt. „Die GTE-Autos waren echte Rennwagen, die GT3-Autos aus meiner Sicht eher nicht – daher fahre ich im nächsten Jahr nicht mehr selber, sondern bin nur Teamchef.“ Proton setzt im nächsten Jahr neben dem LMDh-Kunden-Porsche 963 zwei Ford Mustang GT3 in der Sportwagen-WM ein.

Camaro: Darling der Fans

Apropos Ford: Der US-Hersteller fährt mit dem Mustang auch in der „Tourenwagen“-Serie NASCAR – und da stand heuer im Rahmen der Garage 56 für technische Innovation Fords NASCAR-Gegner Chevrolet Camaro ZL1 am Start. Ursprünglich hätte der grundlegend modifizierte Stock-Car-Renner im GTE-Feld mitgondeln sollen, wenngleich außerhalb der Wertung. Doch nachdem der deutsche Le-Mans-Sieger Mike Rockenfeller im Qualifying eine Fabel-Rundenzeit von 3.47,976 Minuten rausgehauen hatte, besann sich der Veranstalter ACO um und betrachtete das extrem laute und spektakuläre NASCAR-Mobil als Solitär.

Rockenfeller und die Teamkollegen Jimmie Johnson und Ex-F1-Weltmeister Jenson Button starteten folgerichtig hinter den LMP2-Rennern und vor den GT-Rennwagen. Genau dort wären sie auch gelandet, wenn sie problemlos durchgefahren wären – doch wer schafft das in Le Mans?

In den hektischen Anfangsstunden gingen drei Regenschauer nieder – NASCAR und Regen gehen oft getrennte Wege. Der Camaro fiel zurück, nur um ab Mitternacht wieder tüchtig Boden gutzumachen und die GTE-Meute aufzuschnupfen. Gerade als man nach 20 Stunden wieder vor allen GTE-Autos lag, blieb das Xtrac-Getriebe im zweiten Gang stecken, was einen einstündigen Getriebewechsel nach sich zog. So blieb am Ende nur Platz 39. „Wir wollten ankommen, das haben wir geschafft“, so Rockenfeller. „Wir waren die Lieblinge der Fans – und wir waren schnell, darauf können wir stolz sein.“ ■

GM

Erster Start eines NASCAR-Autos seit 50 Jahren: Chevrolet Camaro ZL1

NACHRICHTEN

VOLLES HAUS IN LE MANS

Vor dem 24h-Rennen behauptete der Veranstalter ACO, 300 000 Tickets verkauft zu haben, nach dem Rennen meldete er offiziell 325 000 Zuschauer. Und ja, es war voll: Wer zu falschen Zeit von der Strecke wegfuhr, stand bis zu zwei Stunden im Stau.

VIP-DICHTE IN LE MANS

Der ACO ließ sich zum 100. Geburtstag des wichtigsten Langstreckenrennens der Welt nicht lumpen: LeBron James, Star des NBA-Teams LA Lakers, schwenkte die Startflagge, Ex-NFL-Star Tom Brady sponserte das Porsche-Kundenteam Jota und war ebenfalls vor Ort. Dazu gefühlt nahezu jeder Pilot und Ingenieur, der in den letzten 50 Jahren etwas in Le Mans gewonnen hat – von Derek Bell bis Tom Kristensen, von Allan McNish bis Norbert Singer. Ex-Profis wie Timo Bernhard und Marc Lieb nahmen an Demo-Runden ehemaliger Siegerwagen teil.

ROSSI ROCKS LE MANS

Der neunfache Motorrad-Weltmeister Valentino Rossi startete im Rahmenprogramm „Road to Le Mans“ in einem BMW M4 GT3 des belgischen WRT-Teams – und siegte beim Debüt auf dem Circuit de la Sarthe mit Teamkollege Jérôme Policand. Es ist kein Geheimnis, dass BMW-Werkspilot Rossi bereits im nächsten Jahr in Le Mans im BMW-Hypercar sitzen könnte. Das deutsche Team WTM holte mit den Piloten Kratz/Weiss im zweiten Rennen Platz 2 in der LMP3-Topklasse.

WEC-KALENDER 2024

In Le Mans wurde der WM-Kalender für 2024 veröffentlicht, hier die Termine: 2. März: Katar. 21. April: Imola. 11. Mai: Spa. 15./16. Juni: Le Mans. 14. Juli: São Paulo. 1. September: Austin. 15. September: Fuji. 2. November: Bahrain. Imola ersetzt 2024 Monza, weil dort im nächsten Frühjahr die Strecke neu asphaltiert wird.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Das Inter-Europol-Team holte in Le Mans seinen ersten WM-Laufsieg

MOTORSPORT IMAGES

Kampf der Polen

Polen ist ein Land, das tolle Rennfahrer hervorgebracht hat. Wer hätte jedoch gedacht, dass beim 100-jährigen Le-Mans-Jubiläum zwei polnische Piloten um den Sieg in der LMP2-Klasse fighten und obendrein ein polnisches Team seinen ersten WM-Sieg ergattern würde? Inter Europol Competition und Jakub Smiechowski waren die Sieger – und Robert Kubica der Verlierer.

Von: **Marcus Schurig**

Stil kann man bekanntlich nicht kaufen, Robert Kubica hat ihn: „Bevor du irgendwas fragst: Ich bin total begeistert, dass meine Landsleute im Team Inter Europol Competition dieses Rennen gewonnen haben, das macht mich als Pole stolz. Glückwunsch ans Team und an Jakub Smiechowski“, so Kubica direkt nach dem Rennen. In der Welt des Motorsports ist Kubica ein bekannter Hund, und eigentlich hätte ihm die Ehre zugestanden, als erster polnischer Fahrer einen Sieg in Le Mans zu holen.

Doch das Schicksal entschied sich gegen Kubica, zuerst im letzten Jahr, als er den Sieg denkbar knapp verpasste, und dann gleich noch mal dieses Jahr, als ihm und seinen WRT-Teamkollegen Louis Delétraz und Rui Andrade lächerliche 21 Sekunden auf den Triumph an der Sarthe fehlten. „Es ist natürlich bitter, wenn du in so einem langen Rennen nur Zweiter wirst, aber die Europol-Truppe fuhr diesmal in ihrer eigenen Welt“, so Kubica. Im Finale kämpfte das WRT-Team von Kubica mit Aufhängungsproblemen und musste deshalb die Attacke auf das siegreiche Inter-Europol-Trio Fabio Scherer, Jakub Smiechowski und Albert Costa abblasen.

Wer die LMP2-Klasse auf WM-Ebene in den letzten Jahren verfolgt hat, der weiß, dass beim wichtigsten Rennen des Jahres normalerweise immer die großen Teams die Nase vorn haben. Die Platzhirsche heißen United Autosports, WRT oder Jota – doch 2023 wurden sie allesamt von einem kleinen Mittelfeld-Team ausgetanzt, dessen größter Erfolg bisher ein Sieg in der Asian Le Mans Series war.

LMP2: Favoritensterben

Das Außenseiter-Team startete das Rennen außerhalb der Top 10, arbeitete sich aber in den ersten Stunden Schritt für Schritt nach vorn, trotz gelegentlicher Regenschauer und einer hektischen Anfangsphase, wo bis Mitternacht zahlreiche Unfälle und Gelbphasen den Rhythmus zerhackten. Inter Europol blieb davon unbeeindruckt: Kurz nach 22 Uhr am Samstagabend tauchte das polnische Team erstmals an der Spitze des 24 Wagen starken LMP2-Feldes auf, und bereits zu diesem frühen Zeitpunkt gehörte auch das WRT-Team mit der Nummer 41 zu den Spitzenreitern. Während das ebenfalls hoch gehandelte WRT-Schwesterauto mit der Nummer 31 (Gelael/Habsburg/Frijns) in der Nacht nach einem Unfall zurückfiel und auch die beiden Topautos von United Autosports wegen Unfällen und Strafen Zeit verloren, kam die Europol-Mannschaft unbeschadet aus der Nacht.

> „Ich bin total begeistert, dass meine polnischen Landsleute im Team Inter Europol in Le Mans gewonnen haben!“
>
> WRT-Pilot Robert Kubica

Am Sonntagmorgen konnte der Schweizer Goldfahrer Fabio Scherer mit einem gekonnten Überholmanöver den Leader Robert Kubica überholen. In der Folge wechselte die Führung noch zweimal hin und her, doch letztlich behielt das Inter-Europol-Team dank kürzerer Boxenstoppzeiten und etwas Glück bei zwei Slow-Zones-Gelbphasen die Oberhand und baute die Führung weiter aus. Das war, wie sich später herausstellte, auch bitter nötig, denn das polnische Team mit der Startnummer 34 musste noch eine Durchfahrtsstrafe wegen eines Gelbphasen-Verstoßes absitzen. Die Rennleitung verfolgte zudem einen angeblichen Fehler bei einem Boxenstopp, sprach aber am Ende nach Anhörung der Beteiligten keine Strafe aus.

Kein Sieg ohne Drama hinter den Kulissen: Scherer zog sich beim ersten Boxenstopp des Rennens eine schmerzhafte Verletzung zu, als ihm Corvette-Pilot Nicky Catsburg über den linken Fuß fuhr. „Ich hatte fortan starke Schmerzen, wollte aber auf gar keinen Fall aufgeben und habe mich geweigert, zum Arzt zu gehen. Beim ersten Stint nach dem Zwischenfall hatte ich nach 15 Minuten starke Schmerzen und dachte ans Aufgeben – aber ich habe mich durchgebissen, denn ich wusste: Wir hatten ein gutes Auto und eine realistische Siegchance“, so Scherer.

Kleine Teams, große Freude

Das belgische WRT-Team hatte im Finale gute Chancen, beide Autos aufs Podest zu bringen, doch ein später Splash-Stopp ließ die Crew der Startnummer 31 (Gelael/Habsburg/Frijns) trotz starker Aufholjagd nach einem Unfall von Habsburg bei einsetzendem Regen auf Platz 5 zurückfallen, weshalb das Duqueine-Team von Nico Pino, René Binder and Neel Jani Platz 3 erbte. Damit landeten erstmals seit langer Zeit in Le Mans wieder zwei LMP2-Mittelfeld-Teams auf dem Podium – eine nette Überraschung beim 100. Geburtstag des 24h-Rennens in Le Mans. ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

SPORTWAGEN-WELTMEISTERSCHAFT

VIERTER WM-LAUF: 24-STUNDEN-RENNEN IN LE MANS

Länge der Strecke: 13,626 Kilometer; **Renndistanz:** 342 Runden = 4659,4 Kilometer
Pole-Position Hypercar: #50 Ferrari 499P, Antonio Fuoco: 3.22,982 min; **Pole-Position LMP2:** #48 IDEC Sport Oreca 07-Gibson, Paul-Loup Chatin: 3.32,923 min; **Pole-Position GTE-AM:** #33 Corvette Racing C8.R, Ben Keating: 3.52,376 min; **Schnellste Rennrunde Hypercar:** #50 Ferrari 499P, Antonio Fuoco: 3.26,984 min; **Schnellste Rennrunde LMP2:** #31 Team WRT Oreca 07-Gibson, Robin Frijns: 3.36,043 min; **Schnellste Rennrunde GTE-Am:** #33 Corvette Racing C8.R, Nicolás Varrone: 3.50,439 min

	Klasse	Nr.	Fahrer	Team/Fahrzeug	Distanz/Rückstand
1.	Hypercar	#51	Pier Guidi/Calado/Giovinazzi	Ferrari AF Corse – Ferrari 499P	24:00.18,099 h
2.	Hypercar	#8	Buemi/Hartley/Hirakawa	Gazoo Racing – Toyota GR010 Hybrid	+ 1.21,793 min
3.	Hypercar	#2	Bamber/Lynn/Westbrook	Cadillac Racing – Cadillac V-Series.R	+ 1 Runde
4.	Hypercar	#3	Bourdais/van der Zande/Dixon	Cadillac Racing – Cadillac V-Series.R	+ 2 Runden
5.	Hypercar	#50	Fuoco/Molina/Nielsen	Ferrari AF Corse – Ferrari 499P	+ 5 Runden
6.	Hypercar	#708	Dumas/Briscoe/Pla	Glickenhaus Racing – Glickenhaus 007	+ 7 Runden
7.	Hypercar	#709	Mailleux/Berthon/Gutiérrez	Glickenhaus Racing – Glickenhaus 007	+ 9 Runden
8.	Hypercar	#93	Di Resta/Jensen/Vergne	Peugeot TotalEnergies – Peugeot 9X8	+ 12 Runden
9.	LMP2	#34	Śmiechowski/Costa/Scherer	Inter Europol Competition – Oreca 07 Gibson	+ 14 Runden
10.	LMP2	#41	Andrade/Delétraz/Kubica	Team WRT – Oreca 07 Gibson	+ 14 Runden
11.	LMP2	#30	Jani/Binder/Pino	Duqueine Team – Oreca 07 Gibson	+ 15 Runden
12.	LMP2	#36	Vaxivière/Milesi/Canal	Alpine Elf Team – Oreca 07 Gibson	+ 15 Runden
13.	LMP2	#31	Gelael/Habsburg/Frijns	Team WRT – Oreca 07 Gibson	+ 15 Runden
14.	LMP2	#48	Lafargue/Chatin/Hörr	IDEC Sport – Oreca 07 Gibson	+ 15 Runden
15.	LMP2	#10	Cullen/Aubry/Kaiser	Vector Sport – Oreca 07 Gibson	+ 17 Runden
16.	Hypercar	#5	Cameron/Christensen/Makowiecki	Porsche Penske Motorsport – Porsche 963	+ 17 Runden
17.	Hypercar	#311	Derani/Sims/Aitken	Action Express Racing – Cadillac V-Series.R	+ 18 Runden
18.	LMP2	#23	Pierson/Blomqvist/Jarvis	United Autosports – Oreca 07 Gibson	+ 19 Runden
19.	LMP2	#35	Negrão/Caldwell/Rojas	Alpine Elf Team – Oreca 07 Gibson	+ 20 Runden
20.	LMP2	#45	Kurtz/Allen/Braun	Algarve Pro Racing – Oreca 07 Gibson	+ 20 Runden
21.	LMP2	#22	Hanson/Albuquerque/Lubin	United Autosports – Oreca 07 Gibson	+ 21 Runden
22.	Hypercar	#6	Estre/Lotterer/Vanthoor	Porsche Penske Motorsport – Porsche 963	+ 22 Runden
23.	LMP2	#37	Lapierre/Coigny/Jakobsen	COOL Racing – Oreca 07 Gibson	+ 25 Runden
24.	LMP2	#28	Heinemeier-H./Rasmussen/Fittipaldi	JOTA – Oreca 07 Gibson	+ 26 Runden
25.	LMP2	#65	Maldonado/van der Helm/van Uitert	Panis Racing – Oreca 07 Gibson	+ 26 Runden
26.	GTE-AM	#33	Catsburg/Keating/Varrone	Corvette Racing – Chevrolet Corvette C8.R	+ 29 Runden
27.	Hypercar	#94	Duval/Menezes/Müller	Peugeot TotalEnergies – Peugeot 9X8	+ 30 Runden
28.	GTE-AM	#25	Al Harthy/Dinan/Eastwood	ORT by TF – Aston Martin Vantage AMR	+ 30 Runden
29.	GTE-AM	#29	Wainwright/Barker/Pera	GR Racing – Porsche 911 RSR-19	+ 30 Runden
30.	GTE-AM	#85	Bovy/Gatting/Frey	Iron Dames – Porsche 911 RSR-19	+ 30 Runden
31.	GTE-AM	#54	Flohr/Castellacci/Rigon	AF Corse – Ferrari 488 GTE Evo	+ 30 Runden
32.	LMP2	#43	Van Rompuy/de Wilde/Martin	DKR Engineering – Oreca 07 Gibson	+ 31 Runden
33.	GTE-AM	#98	James/Mancinelli/Riberas	Northwest AMR – Aston Martin Vantage AMR	+ 32 Runden
34.	LMP2	#9	Viscaal/Correa/Ugran	Prema Racing – Oreca 07 Gibson	+ 32 Runden
35.	GTE-AM	#56	Hyett/Jeannette/Cairoli	Project 1 AO – Porsche 911 RSR-19	+ 33 Runden
36.	GTE-AM	#100	Hull/Haryanto/Segal	Walkenhorst Motorsport – Ferrari 488 GTE Evo	+ 35 Runden
37.	LMP2	#39	Lacorte/van der Garde/Pilet	Graff Racing – Oreca 07 Gibson	+ 39 Runden
38.	GTE-AM	#74	Cozzolino/Tsujiko/Yokomizo	Kessel Racing – Ferrari 488 GTE Evo	+ 39 Runden
39.	Innovative	#24	Johnson/Rockenfeller/Button	Hendrick Motorsports – Chevrolet Camaro ZL1	+ 57 Runden
40.	Hypercar	#38	Félix da Costa/Stevens/Yifei	Hertz Team JOTA – Porsche 963	+ 98 Runden
			Nicht in der Wertung:		
	GTE-AM	#57	Kimura/Huffaker/Serra	Kessel Racing – Ferrari 488 GTE Evo	254 Runden
	GTE-AM	#911	Fassbender/Rump/Lietz	Proton Competition – Porsche 911 RSR-19	246 Runden
	LMP2	#80	Perrodo/Barnicoat/Nato	AF Corse – Oreca 07 Gibson	183 Runden
	GTE-AM	#88	Tincknell/Yount/Ried	Proton Competition – Porsche 911 RSR-19	170 Runden
	Hypercar	#4	Dillmann/Guerrieri/Vautier	Floyd Vanwall Racing Team – Vanwall Vandervell 680	165 Runden
	GTE-AM	#777	Hoshino/Stevenson/Fujii	D'Station Racing – Aston Martin Vantage	163 Runden
	LMP2	#47	De Gerus/Lomko/Pagenaud	COOL Racing – Oreca 07 Gibson	158 Runden
	GTE-AM	#77	Ried/Pedersen/Andlauer	Dempsey-Proton Racing – Porsche 911 RSR-19	118 Runden
	LMP2	#32	Kvamme/Magnussen/Fjordbach	Inter Europol Competition – Oreca 07 Gibson	117 Runden
	LMP2	#63	Pin/Kvyat/Bortolotti	Prema Racing – Oreca 07 Gibson	113 Runden
	Hypercar	#7	Conway/Kobayashi/López	Gazoo Racing – Toyota GR010 Hybrid	103 Runden
	GTE-Am	#66	Neubauer/Prette/Petrobelli	JMW Motorsport – Ferrari 488 GTE Evo	89 Runden
	LMP2	#923	Yoluç/Gamble/Vanthoor/	Racing Team Turkey – Oreca 07 Gibson	87 Runden
	Hypercar	#75	Nasr/Jaminet/Tandy	Porsche Penske Motorsport – Porsche 963	84 Runden
	GTE-AM	#72	Robin/Robin/Hasse-Clot	TF Sport – Aston Martin Vantage AMR	58 Runden
	GTE-AM	#83	Pérez Companc/Rovera/Wadoux	Richard Mille AF Corse – Ferrari 488 GTE Evo	33 Runden
	GTE-AM	#60	Schiavoni/Cressoni/Picariello	Iron Lynx – Porsche 911 RSR-19	28 Runden
	GTE-AM	#16	Hardwick/Robicon/Heylen	Proton Competition – Porsche 911 RSR-19	28 Runden
	GTE-AM	#55	Birch/Sørensen/Møller	GMB Motorsport – Aston Martin Vantage AMR	21 Runden

WM-STÄNDE

FAHRER HYPERCAR

1.	Brendon Hartley	107
1.	Sébastien Buemi	107
1.	Ryo Hirakawa	107
2.	Alessandro Pier Guidi	82
2.	James Calado	82
2.	Antonio Giovinazzi	82
3.	Alex Lynn	70
3.	Earl Bamber	70
3.	Richard Westbrook	70
4.	Antonio Fuoco	67
4.	Miguel Molina	67
4.	Nicklas Nielsen	67
5.	José María López	66

TEAMS HYPERCAR

1.	Toyota Gazoo Racing	126
2.	Ferrari AF Corse	108
3.	Cadillac Racing	70

MOTORSDPORT IMAGES

Toyota führt die WM-Wertung an

MOTORSDPORT IMAGES

Corvette: Großer Vorsprung

WM-STÄNDE

FAHRER GTE-AM

1.	Ben Keating	133
1.	Nicky Catsburg	133
1.	Nicolás Varrone	133
2.	Ahmad Al Harthy	59
2.	Charlie Eastwood	59
2.	Michael Dinan	59
3.	Michelle Gatting	56
3.	Rahel Frey	56
3.	Sarah Bovy	56
4.	Davide Rigon	47

TEAMS GTE-AM

1.	Corvette Racing	133
2.	Ort by TF Aston Martin	59
3.	Iron Dames Porsche	56

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Sportwagen-WM (WEC): Dritte Topklasse mit Wasserstoff

H2-Klasse: Große Nachfrage

Der WEC-Ausrichter ACO stellte in Le Mans seine Pläne für eine dritte Topklasse mit Wasserstoff-Antrieb vor, die zusätzlich zu den etablierten Klassen LMH und LMDh ab 2026 an den Start rollen soll. Die Einstufung soll über ein neues EOT-System erfolgen, aktuell sitzen zehn Hersteller am Tisch.

Von: **A. Cotton; M. Schurig**

TOYOTA

Schmale Kanzel, weil echter Einsitzer: Toyota GR H2 Concept Car für 2026

Nach den BOP-Querelen im Vorfeld des 24h-Rennens in Le Mans drohte die größte Ankündigung bei der jährlichen Pressekonferenz des Le-Mans- und WEC-Ausrichters ACO zu platzen. Der Grund: Toyota war über die BOP-Anpassung so verärgert, dass intern eine Absage der Ankündigung zum Thema Wasserstoff-Verbrenner erwogen wurde. Der ursprüngliche Plan bestand darin, dass der Aufsichtsratschef und ehemalige CEO von Toyota, Akio Toyoda, auf der ACO-Pressekonferenz den Beitritt in die neue Topklasse ab 2026 bestätigen sollte. Beim ACO befürchtete man sogar einen Eklat. Am Ende fand Akio Toyoda eine charmante Lösung, um seinen Unmut über die späte und für Toyota nachteilige BOP-Änderung kundzutun: In freundlichen Worten lobte Toyoda den ACO für die Einführung der neuen Technologie ab 2026, gab aber gleichzeitig seiner Hoffnung Ausdruck, dass eine Einstufung der Technik dann „mit deutlich weniger BOP-Anteil“ erfolgen würde. Toyoda war auch für die Verleihung der Spirit of Le Mans Trophy vorgesehen, doch die Auszeichnung fand nicht im Rahmen der Pressekonferenz statt.

Welche technischen Details wurden verkündet? Erstens, dass vorläufig nur der gasförmige Einsatz von Wasserstoff als Energielieferant vorgesehen ist. Zu dem Zweck sind zwar Hochdruckbehälter mit 700 bar Druck notwendig, aber es entfällt eine Kühlung auf minus 259 Grad wie bei der Verwendung von flüssigem Waserstoff. Auch im gasförmigen Zustand ist die Kontrolle der Temperatur vom Tank bis zur Einblasung in den Verbrennermotor nach wie vor ein Problem, das gelöst werden muss. Momentan ist der ACO für beide Formen der Nutzung offen, also Verbrennungsmotor und Brennstoffzelle. Eine Einordnung ins Feld soll über eine Equivalence of Technology erfolgen. ACO-Technikexperte Bernard Niclot wird bis Ende des Jahres das Reglement aufsetzen, laut seiner Aussage sitzen aktuell zehn Hersteller am Tisch, um den Prozess aktiv zu begleiten. Toyota hat sein Interesse im Rahmen der Pressekonferenz öffentlich gemacht, dazu haben Renault und Hyundai Ambitionen – und offenbar sitzt auch Ford am Tisch. ■

Sportwagen-WM (WEC) / GT3-Sport: Le-Mans-Kit für GT3-Autos gekippt?

GT3 offenbar ohne Aero-Kit

Im nächsten Jahr ersetzt die GT3-Klasse die bisher in der Sportwagen-WM verwendeten GTE-Autos. Ursprünglich wollte der ACO einen Upgrade-Kit durchsetzen – doch der ist offenbar vom Tisch. Außerdem hat der ACO die Zugangsregeln klammheimlich geändert.

Von: **Marcus Schurig**

Das Wichtige erfährt man meistens nicht bei Pressekonferenzen, so war das auch in Le Mans. Zwar stellte der ACO in kurzen Umrissen den Wechsel auf die GT3-Klasse für 2024 vor, doch die entscheidenden Punkte wurden nicht erwähnt: Erstens ist angeblich der GT3-Kit mit modifizierter Aerodynamik vom Tisch, den der ACO eigentlich bei einer WM-Teilnahme verbindlich hatte vorschreiben wollen. Allerdings muss das noch vom FIA Weltrat Ende Juni final bestätigt werden.

Zweitens hat man den Zugang der Hersteller in die neue GT3-Klasse verändert: Bisher sollten nur Hersteller die volle WM-Saison bestreiten dürfen, die auch in der Hypercar-Topklasse vertreten sind. Jetzt dürfen alle Hersteller für die GT3-Klasse melden, sofern sie in den letzten zehn Jahren einen größeren Fußabdruck in Le Mans oder der Sportwagen-WM hinterlassen haben – was die Tür für Aston Martin und Ford öffnet. Der ACO plant 2024 mit maximal 38 Autos auf WM-Ebene und mit maximal 12 bis 14 GT3-Autos. Jeder Hersteller erhält maximal zwei Startplätze für die volle WEC-Saison, nur in Le Mans sollen mehr GT3-Autos und -Marken zugelassen werden. Mit diesen Entscheidungen können auch neue Marken nach Le Mans kommen, beispielsweise Mercedes und McLaren, die beide Interesse bekundet haben.

Generell hält der GT3-Boom an: McLaren, Aston Martin und Honda werden ihre GT3-Autos für 2025 mit Evo-Paketen updaten, Corvette und Ford kommen neu dazu. Die Homologation der GT3-Corvette beginnt nächste Woche, ab September ist dann der neue Ford Mustang GT3 dran, der in Le Mans offiziell präsentiert wurde (siehe auch News auf der rechten Seite). ■

MOTORSPORT IMAGES

Die GT3-Klasse befindet sich trotz steigender Preise weiter im Aufwind

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

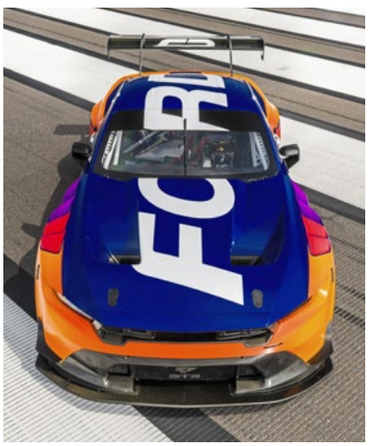
Sportwagen-WM (WEC) / GT3-Sport: Ford stellt Mustang GT3 vor

WM: Proton setzt Mustang GT3 ein!

Ford stellte in Le Mans seinen Rennwagen für die GT3-Klasse vor, der in Zusammenarbeit mit Multimatic entwickelt wird. Womit keiner gerechnet hat: Das Team Proton Competition von Christian Ried – bisher eng mit Porsche verbandelt – wird im nächsten Jahr zwei GT3-Mustang in der Sportwagen-WM einsetzen.

Von: **Marcus Schurig**

Christian Ried, Fahrer und Teamchef von Proton Competition in Personalunion, tauchte bei der Ford-Präsentation in Le Mans in Proton-Teamklamotten auf, jedoch ohne Porsche-Sticker. „Die Kooperation mit Ford ist eine reine Business-Entscheidung“, wehrte Ried Spekulationen um eine mögliche Abkehr von Porsche ab. „Ich habe ja auch bisher schon den WeatherTech-Mercedes in der IMSA-Serie eingesetzt, gleichzeitig habe ich zwei LMDh-Autos bei Porsche bestellt, die ich in der IMSA-Serie und der WEC einsetzen werde.“ Kunstpause. „Und außerdem habe ich auch vier Porsche-GT3-Autos bestellt.“ Die Frage, wer die GT3-Porsche in der WM einsetzt, ist ungeklärt. Ried kann der Entscheidung gelassen entgegensehen, denn die zwei Mustang sind fix. „Ich arbeite seit Jahren auf vielen Ebenen mit Multimatic zusammen, daher ist es kein großer Knaller, dass ich jetzt bei Ford als Kundenteam an Bord bin“, so Ried.



FORD

Ford stellte in Le Mans das GT3-Auto auf Basis des Mustang-Modells vor

Der neue GT3-Mustang soll ab Ende des Jahres in Produktion gehen, im September beginnt die Homologation – etwas verspätet, weil es Probleme mit dem neuen 5,4-Liter-V8-Motor gab, der von M Sport entwickelt wird. Im Gegensatz zu Corvette hat sich Multimatic keine Grenze bei der Produktion gesetzt: Corvette will nur 20 Autos bauen, bei Ford rechnet man mit bis zu 50 Fahrzeugen. In Le Mans wurde auch das Homologations-Straßenmodell vorgestellt, das auf den Namen „Mustang Dark Horse“ getauft wurde. ■

SPORTWAGEN-NACHRICHTEN

LMP2: FIA-MOTOR-TENDER

Die FIA hat den Motorenvertrag für die LMP2-Klasse ab 2026 neu ausgeschrieben. Dabei gibt es offenbar keine besonderen technischen Vorgaben, vielmehr liegt ein großer Fokus auf den Kosten, denn die sollen für die LMP2-Teams weiter sinken. Der bisherige Motorlieferant Gibson Technologies will sich abermals bewerben und würde am liebsten mit V8-Saugmotoren weitermachen.

GARAGE 56: GETRIEBETEST?

Das größte Bauteil, das im Garage-56-Projekt mit dem Chevrolet Camaro ZL1 nicht aus der NASCAR-Serie stammte, war das Getriebe. Für den Einsatz in Le Mans wechselte Hendrick Motorsport auf eine Schaltbox aus dem Sportwagensport vom Spezialisten Xtrac – doch genau dieses Getriebe blieb wenige Stunden vor Rennende im zweiten Gang stecken. Grund war offenbar die Steuerung der Schaltung, die aber nicht von einem externen Partner stammt, sondern ebenfalls von Xtrac. Die Briten wollen mit dem Pilotprojekt im Rahmen der Garage 56 neue Teams und Hersteller anlocken. Es ist nicht ausgeschlossen, dass NASCAR Getriebe und Schaltbetätigung ab 2026 in der Cup-Serie einsetzen wird.

RENAULT ZEIGT LMDh-AUTO

Renault und Alpine präsentierten im Rahmen des 24h-Rennens in Le Mans ihren neuen LMDh-Flitzer für die Sportwagen-WM, wo die Franzosen ab der Saison 2024 mit einem Werksteam an den Start gehen wollen. Das Auto hört auf den vollständig unaussprechlichen Namen Alpine A424_ß, das Chassiskonzept stammt von Oreca, der Motor ist eine Neuentwicklung auf Basis eines V6-Formeltriebwerks. Interessant: Alpine/Renault setzen als einziger Hersteller dabei auf eine Mono-Aufladung mit nur einem Turbolader. Das 3,4-Liter-Triebwerk läuft bereits seit Ende 2022 auf dem Prüfstand, die aktive Testarbeit soll im Sommer 2023 beginnen.

RENAULT

LAMBO-LMDh IN GOODWOOD

Eigentlich wollte Lamborghini sein neues LMDh-Auto für die Sportwagen-WM und die nordamerikanische IMSA-Meisterschaft bereits Ende Mai in Sant’Agata Bolognese präsentieren, doch wegen der Überschwemmungen in der Emilia-Romagna wurde der Plan umgestellt. Jetzt soll der neue LMDh-Flitzer mit Vierliter-V8-Motor und Biturboaufladung beim Festival of Speed in Goodwood vorgestellt werden, das vom 13. bis zum 16. Juli stattfindet. Kooperationspartner auf der Chassis-Seite ist Ligier Automotive, die Renneinsätze werden von Iron Lynx durchgeführt, die das Projekt finanzieren.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Rovanperä: Wechselwillig oder nur auf mehr Geld aus?

ROESELER

Rallye-WM

Vertragspoker um Rovanperä

Am Jahresende endet der Vertrag von Weltmeister Kalle Rovanperä, lässt dessen Manager Timo Jouhki alle wissen. Der Grund liegt auf der Hand: Sollte Hyundai Interesse zeigen, ist bei Toyota mehr zu holen.

Von: **Reiner Kuhn**

Keiner ist länger im Geschäft und als Fahrer-Manager erfolgreicher als Timo Jouhki. Die Liste der Fahrer, die dem Finnen vertrauten, ist lang und reicht von Juha Kankkunen, Timo Mäkinen, Harry Rovanperä, Toni Gardemeister und Mikko Hirvonen bis Jari-Matti Latvala und Teemu Suninen.

Sein wertvollster Klient Kalle Rovanperä ist nicht nur aktueller Weltmeister und Tabellenführer, sondern mit gerade einmal 22 Jahren der wohl begehrteste WM-Pilot aller Zeiten. Ende des Jahres läuft der Toyota-Vertrag des jungen Überfliegers aus.

„Noch ist alles offen, für die nächste Saison und darüber hinaus“, sagte Jouhki am Rande der Rallye Italien gegenüber britischen Journalisten. Wohl wissend um die Reichweite, und dass er damit Toyota unter Zugzwang setzt. Denn längst spricht der 72-jährige Jouhki mit Hyundai. Neben Toyotas Nummer 1 Rovanperä zählt Hyundais aktueller WRC2- und künftiger Rally1-Teilzeitfahrer Suninen zu den Klienten seiner Buag Sports Managementfirma.

Prompt sieht sich Toyota genötigt, ein Statement zu veröffentlichen: „Toyota bleibt fest entschlossen, Kalle Rovanperä über das Ende dieser Saison hinaus zu behalten.“

Teamchef Latvala erklärt: „Wenn der Sommer kommt, ist es normal, dass wir Geschichten über Fahrerverträge hören. Wir haben das Gefühl, dass wir mit Kalle wirklich das Komplettpaket haben. Und wir haben das Gefühl, dass es ihm genauso geht. Wenn Sie so wollen, sind wir aus diesem Teil Finnlands im selben Geist. Wir lieben Kalles Begeisterung für alles, was er mit Toyota macht. Er ist ein Teil der Toyota-Familie, und es liegt uns sehr am Herzen, dass dies auch so bleibt.“ Dem will Jouhki nicht widersprechen. Klar ist aber auch: Der nächste Zweijahres-Vertrag dürfte besser dotiert sein. ■

Bergrennen Pikes Peak

Ford in neuen Höhen

Der Berg ruft: Am 25. Juni lässt Ford Rekordhalter Romain Dumas mit dem vollelektrischen Supervan 4 am Pikes Peak los.

In zehn Tagen steigt erneut das schon seit 1916 in den Rocky Mountains ausgetragene Bergrennen auf dem Pikes Peak. Die 19,99 Kilometer lange Strecke mit 156 Kurven beginnt auf 2800 Metern Höhe und endet am 4302 Meter hohen Gipfel.

Von jeher waren Ford-Modelle am Start, angefangen mit dem T-Modell. Doch diesmal ist mit dem rund 1500 PS starken und zwei Meter hohen vollelektrischen Supervan 4 alles etwas größer. Seit knapp drei Wochen bereitet sich Ford mit dem österreichischen Entwicklungsteam um Manfred Stohl auf das berühmteste aller Bergrennen vor.

Am 25. Juni wird wie in Goodwood Rennprofi Romain Dumas am Steuer sitzen. Dessen 2018 im VW I.D. R erzielten Allzeit-Rekord von 7:57,148 Minuten dürfte der Franzose im dreimal so hohen Kleinlaster aber kaum knacken können. ■ RK

FORD

Seit Wochen bei Colorado Springs am Testen: Ford, Stohl und der Supervan 4

Goodwood Festival of Speed

Toyota im Doppelpack

Ab in den Park: Zum Goodwood Festival of Speed bringt Toyota neben dem Yaris Rally1 auch den brandneuen Yaris Rally2.

Über 150 000 Menschen pilgern alljährlich ins südenglische Goodwood zum Festival of Speed, der weltweit wohl größten Hommage an den Rennsport in all seinen Facetten. Auch wenn die 2023er-Ausgabe vom 13. bis 16. Juli mit 75 Jahre Porsche und 60 Jahre 911er oder Stargast Sebastian Vettel fest in deutscher Hand scheint, setzt auch Toyota wieder seine Farbtupfer.

So soll nach Dakar-Sieger Al-Attiyah (im Vorjahr im Hilux DKR T1+) nun unter anderen Kroatien-Sieger Elfyn Evans im aktuellen Hybrid-Werkswagen GR Yaris Rally1 für Spektakel auf der knapp drei Kilometer langen Schotterstrecke im Wald von Goodwood House in Westhampnett sorgen. Dem nicht genug, wird Teamchef Jari-Matti Latvala den brandneuen GR Yaris Rally2 erstmals öffentlich in Europa in Aktion zeigen. ■ RK

TOYOTA

Offizielle Europa-Premiere: In Goodwood sitzt Latvala im neuen Yaris Rally2

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Den Dreh raus: Marijan Griebel und Tobias Braun

DÖRRENBÄCHER

Unverhofft kommt oft

Die Deutsche Rallye Meisterschaft entwickelt sich zu einem echten Krimi. Marijan Griebel meldet sich nach seinem Sulingen-Unfall mit einem Sieg zurück, Julius Tannert patzt, und plötzlich führt Christian Riedemann die Gesamtwertung an.

Von: **Michael Heimrich**

Marijan Griebel musste Wiedergutmachung leisten. Der Ausfall beim vorangegangenen Lauf in Sulingen hatte seine Titelchancen erheblich geschmälert. Da kamen die Weinberge entlang der Mosel zur richtigen Zeit, denn dort ist der Skoda-Pilot eine Macht. Bei sommerlichen Temperaturen behielt Griebel trotz des enormen Drucks ein kühles Köpfchen und übernahm ab der dritten Wertungsprüfung (WP) das Kommando. Auf den legendären Strecken des ehemaligen deutschen WM-Rennens setzte er sich im weiteren Verlauf immer mehr von der Konkurrenz ab und holte seinen ersten Saisonsieg. „Jetzt sehen wir im Meisterschaftskampf wieder Licht am Ende des Tunnels“, frohlockte Griebel.

Für Julius Tannert (Skoda) war es dagegen ein Wochenende zum Vergessen. Als DRM-Spitzenreiter nach Trier gereist, warf ihn eine defekte Zündkerze frühzeitig aus dem Rennen um den Sieg. Als er auf WP7 an einer Steinmauer auch noch die linke Radaufhängung beschädigte, war die Rallye endgültig gelaufen. Null Punkte und Rückfall auf den vierten Platz der DRM-Wertung. „Noch ist nichts entschieden, es ist noch alles drin“, zeigte sich Tannert trotzdem zuversichtlich.

Weitere prominente Namen, die nach einem Unfall in den Weinbergen vorzeitig aufgeben mussten: Albert von Thurn und Taxis (Skoda) und Björn Satorius (Ford) – beide bis zum Ausfall in den Top 6 platziert.

Plötzlich Riedemann vorn

Weil die Rallye nach mehreren Unfällen verkürzt wurde, hatte Christian Riedemann (Hyundai) genügend Zeit, um beim Blick auf die neue Tabellensituation mehrfach nachzurechnen. Aber es blieb dabei: Sein zweiter Platz bei der Rallye ADAC Mittelrhein brachte ihm die Führung in der Meisterschaft ein und eine gute Argumentationsgrundlage bei Verhandlungen mit Sponsoren, denn noch steht das Budget fürs Finale nicht. „Ein Patzer, und der Vorsprung ist dahin“, warnte Riedemann vor zu großer Euphorie.

Mit 83 Punkten liegt er zwei Runden vor Schluss vorn, nur zwölf Zähler dahinter lauert bereits Titelverteidiger Philip Geipel. Nach einer falschen Reifenwahl am Samstagmorgen konzentrierte sich der Sachse darauf, fehlerfrei über die überaus anspruchsvollen Strecken zu kommen und als Dritter wichtige Punkte einzufahren. „Meine zweite Rallye in den Weinbergen. Die Prüfungen sind Adrenalin und Herausforderung pur“, sagte Geipel.

Ohne Fehler möglichst viele Erfahrungen sammeln war das Ziel von Fabio Schwarz (Ford). Unter den Augen von Vater Armin Schwarz bot der 18-Jährige eine solide Vorstellung und holte sich hinter Dennis Rostek (Skoda) den fünften Platz.

Zwei Rallyes stehen noch im DRM-Fahrplan. Im August geht es zum Heimspiel von Griebel ins Saarland, anschließend in Richtung Norden nach Stemwede, vor die Haustür von Riedemann. Letzterer wittert seine große Chance auf den ersten Titel: „Jetzt kommt es darauf an, mit Köpfchen weiterzufahren. Dann ist alles möglich.“ ■

RALLYE ADAC MITTELRHEIN (9.–10. JUNI 2023)

3. von 5 Läufen zur Rallye-DM, 10 Wertungsprüfungen über 85,82 km

1.	Griebel / Braun	Skoda Fabia RS Rally2	1:20.19,3 h
2.	Riedemann / Otterbach	Hyundai i20 N Rally2	+17,8 s
3.	Geipel / Becker	Skoda Fabia Rally2 evo	+59,4 s
4.	Rostek / Zenz	Skoda Fabia Rally2 evo	+3.01,4 min
5.	Schwarz / Ettel	Ford Fiesta Rally2	+3.32,4 min
6.	Van Eldik / Scholtalbers	Volkswagen Polo GTI R5	+3.34,5 min
7.	Berlandy / Annemüller	Skoda Fabia R5	+3.35,8 min
8.	Sørensen / Kristensen	Skoda Fabia R5	+3.56,4 min
9.	Bliss / Simon	Skoda Fabia R5	+4.48,8 min
10.	Knacker / Puls	Hyundai i20 N Rally2	+5.00,1 min

Bestzeiten: Griebel 5, Tannert 3, Riedemann 2

DRM-STAND NACH LAUF 3

1.	Christian Riedemann	83
2.	Philip Geipel	71
3.	Marijan Griebel	64
4.	Julius Tannert	62
5.	Denis Rostek	48
6.	Björn Satorius	41
7.	Georg Berlandy	33
8.	Oliver Bliss	22
9.	Martin Christ	19
10.	Nico Knacker	18

DÖRRENBÄCHER

Finale Attacke: Martin Christ gewinnt DRM2-Wertung

DÖRRENBÄCHER

Neuer Spitzenreiter: Christian Riedemann führt DRM an

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Heim-Doppel

Zweiter Doppelsieg des Jahres: Beim BRC-Hyundai-Heimspiel gewann Michelisz vor Azcona

HYUNDAI

Nach dem kleinen Tief in Spa gab Hyundai bei den Rennen in Vallelunga wieder den Ton an. Die Siege gingen an Tabellenführer Norbert Michelisz sowie im Reversed Grid des zweiten Laufs an Rob Huff (Audi).

Von: **Michael Bräutigam**

Von dem einst ausgemalten Feld mit 30 und mehr Fahrzeugen musste man sich wie in MSa 25 angedeutet schon früh verabschieden. Nach Angaben des Veranstalters gab es noch kurz vor dem Event acht Absagen, ohne die man 24 Starter gehabt hätte. Der Wahrheitsgehalt dieser Info lässt sich natürlich nicht nachprüfen, am Ende blieben jedenfalls 16 Autos – zehn von der World Tour, davon neun Stammstarter plus Debütant Mattias Vahtel sowie sechs Gaststarter, die sich um den extra ausgeschriebenen Titel des TCR Italian Festival balgen durften. Das gewann letztlich Marco Butti, der in einem dritten Hyundai Elantra von BRC angetreten war.

Aber auch bei den sportlichen Big Points gaben die Koreaner mit italienischem Einsatzteam den Ton an. Im Qualifying sicherte sich Michelisz hauchdünn vor Teamkollege Mikel Azcona die Pole-Position. Damit belegte man wie schon beim Auftakt in Portimão die erste Startreihe.

Vervisch: Wieder Pech

Nach dem kleinen Durchhänger in Spa, wo Michelisz nur knapp vor Yann Ehrlacher (Lynk & Co) die Gesamtführung verteidigen konnte, kamen die 15 Extra-Punkte durchaus gelegen.

Die Dellen in der Formkurve lassen sich relativ einfach mit den Kompensationsgewichten erklären, die seit diesem Jahr fahrerspezifisch angewendet werden statt wie zu WTCR-Zeiten aufs Modell bezogen.

Nach dem „vollen“ Auto in Spa durfte Michelisz wieder ohne Zusatzkilos antreten und war gleich zurück auf Pace. Im ersten Rennen münzte der Ungar den guten Startplatz in die Führung um, Azcona war nach einem guten Start aber schon fast vorbeigekommen. Druck bekam das Duo an der Spitze daraufhin von Audi-Pilot Frédéric Vervisch. Doch als der drei Runden vor Schluss langsamer wurde, war der erneute Doppelsieg fix.

> „Dieser Platz 2 fühlt sich besser an als ein Sieg. Ich musste 14 Quali-Runden fahren, während ich die Reifen schone.“
>
> Yann Ehrlacher, Lynk & Co

Vervisch dürfte mittlerweile ein ausgeprägtes Vallelunga-Trauma haben. 2022 verwehrte ihm eine abgescherte Antriebswelle den praktisch sicheren Sieg bei den FIA Motorport Games an gleicher Stelle. Diesmal löste sich der Turboschlauch – ein Zulieferteil, das bei der Audi-internen Qualitätskontrolle unauffällig war. Die Nachprüfung ergab, dass es außerhalb der Toleranz lag.

So feierte das Hyundai-Duo letztlich ungefährdet vor Thed Björk, der den einzigen „leeren“ Lynk & Co in Vallelunga fuhr. Sowohl Yann Ehrlacher als auch Qinghua Ma schleppten dagegen aus Spa die vollen 40 Kilo mit.

Ma, der sich mit P10 im Qualifying die Reversed-Pole sichern konnte, stand im zweiten Lauf also eine Mammutaufgabe bevor. Zu Beginn konnte er zunächst – auch im harten Duell gegen Ehrlacher – die Führung behalten.

Doch es folgte eines der turbulentesten Rennen überhaupt: In Runde 3 ging zunächst Huff an Ma vorbei, der daraufhin noch mehr unter Druck kam. Eine Berührung mit Vervisch endete in einem Highspeed-Dreher für den Chinesen, der zum Glück aber nicht einschlug. Danach musste für zwei Runden das Safety Car auf die Strecke, weil Santiago Urrutia (Lynk & Co) wieder mal kein unauffälliges Rennen hatte, diesmal mit John Filippi (Audi) aneinandergeriet und diesen mit Körperkontakt ins Kies begleitete.

Teamplayer Azcona

Auch nach dem Restart blieb es tourenwagentypisch wild, vor allem im gut gemischten Mittel-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

feld. Weitere Ausfälle waren aber nicht zu beklagen.

Beim Restart ließ Björk auf P4 liegend eine große Lücke zu den Top 3, was man im Hyundai-Lager als Abschirmaktion für Ehrlacher (P2) hielt. Deshalb ließ Michelisz zunächst Azcona vorbei, der den Schweden etwas gefahrloser als der Tabellenführer dann auch knacken konnte. Michelisz schlüpfte mit durch.

Weiter nach vorn ging es für die beiden Hyundai aber nicht mehr. Und weil der Abstand zu Björk groß genug war, gab Azcona seinen Platz wieder her. So fuhr Michelisz auf P4 ins Ziel, holte 65 von maximal möglichen 75 Wochenend-Punkten und liegt vor seinem Heimspiel am Hungaroring wieder deutlich vorn.

„Das war ein traumhaftes Wochenende für mich", war der eigentlich mit der Eichhörnchen-Taktik fahrende Hyundai-Pilot überglücklich. Ausgerechnet bei seinem Heimrennen nächste Woche muss er aber deshalb auch wieder ordentlich zuladen. „Ich denke, mit einer guten Runde ist es möglich, in die Top 10 zu fahren", stapelt der in Budapest lebende 38-Jährige tief. „Aber man kann auf dieser Strecke als Fahrer schon einen Unterschied machen – und ich kenne sie gut."

Ehrlacher bleibt dran

Großer Sieger im zweiten Rennen war Rob Huff, der sich mit dem ersten Saisonsieg direkt ins Titelrennen katapultierte. Vervisch rundete das starke Audi-Ergebnis mit P3 ab. Schon im Qualifying ging man nicht voll ans Limit, um am Hungaroring möglichst leicht unterwegs zu sein. Man schaute eher aufs große Bild, das mit dem Sieg und P3 noch ein ziemlich hübsches wurde.

Heimlicher Gewinner war Ehrlacher, der zwischen Huff und Vervisch landete. „Dieser Platz 2 fühlt sich sogar noch besser an als ein Sieg. Es war ganz schön schwer, Fred hinter mir zu halten. Er hat mehr Topspeed, und ich musste 14 Quali-Runden fahren, während ich die Reifen schone", beschrieb der Elsässer sein anstrengendes Rennen. Für Ungarn hat er nun wieder die Kilo-Trümpfe in der Hand. ■

TCR

Erster Sieg auf der World Tour: Huff gewann den zweiten Lauf souverän

GEELY GROUP MOTORSPORT

Maximale Schadensbegrenzung: Ehrlacher trotz 40 Extra-Kilos auf Platz 2

NACHRICHTEN

SAN LUIS, ABER ANDERS

Bei der Verkündung von San Luis als Austragungsort des Argentinien-Events (26./27. August) war die Vorfreude auf den damit verbundenen Circuito Potrero de los Funes groß. Doch nun wurde klargestellt: Es ging nur um die Region San Luis, gefahren wird auf Wunsch der lokalen Behörden aber auf dem Autodromo José Carlos Bassi (ehemals „La Pedrera"), einem Stadtkurs in Villa Mercedes.

SO OFFEN WIE SELTEN

Mit 16 Autos war in Vallelunga nicht das einst erhoffte „Traum-Feld" zusammengekommen, da hatte sich aber bereits einige Wochen vorher abgezeichnet. Die Macher der WSC machten aus der Not eine Tugend: In Campagnano gab es eine Fahrzeugparade, um kräftig die Werbetrommel fürs Event zu rühren. Die Fans, die auch Markenpokal- und Formel-Action geboten bekamen, hatten freien Eintritt – samt Startaufstellung.

DER 100. NEUE AUDI

Der Audi RS 3 LMS ist und bleibt der Bestseller unter den TCR-Autos. Von der ersten Generation setzten die Ingolstädter insgesamt 180 Fahrzeuge ab. Nun ist auch die zweite Generation mit dem passenden Namen „gen II" dreistellig: Wenige Tage vor dem Event in Vallelunga übergab Audi-Kundensportleiter Chris Reinke das 100. Auto. Es ging allerdings nicht nach Italien, sondern nach Deutschland an die Scherer-Gruppe.

VALLELUNGA (I), 1. RENNEN

5. von 16 Läufen, 14 Runden à 4,085 km (16 gestartet, 16 gewertet)

1.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	24.01,203 min
2.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 0,564 s
3.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 3,040 s
4.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	+ 4,266 s
5.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 8,172 s
6.	Néstor Girolami (RA), ALM Motorsport	Honda	+ 9,170 s
7.	Santiago Urrutia (ROU), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 10,062 s
8.	Kobe Pauwels (B)*, Comtoyou Racing	Audi	+ 12,208 s
9.	Qinghua Ma (RC), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 17,527 s
10.	John Filippi (F)*, Comtoyou Racing	Audi	+ 18,738 s

Schnellste Runde: 1.41,323 min (Azcona) * = Gaststarter

VALLELUNGA (I), 2. RENNEN

6. von 16 Läufen, 16 Runden à 4,085 km (16 gestartet, 15 gewertet)

1.	Rob Huff (GB), Team Comtoyou	Audi	30.21,884 min
2.	Yann Ehrlacher (F), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 4,687 s
3.	Frédéric Vervisch (B), Team Comtoyou	Audi	+ 5,098 s
4.	Norbert Michelisz (H), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 6,404 s
5.	Mikel Azcona (E), BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 6,770 s
6.	Thed Björk (S), Cyan Racing	Lynk & Co	+ 7,995 s
7.	Marco Butti (I)*, BRC Squadra Corse	Hyundai	+ 9,444 s
8.	Néstor Girolami (RA), ALM Motorsport	Honda	+ 18,025 s
9.	Aurélien Comte (F)*, SP Compétition	Cupra	+ 19,691 s
10.	Kevin Ceccon (I)*, Aggressive Team Italia	Hyundai	+ 21,892 s

Schnellste Runde: 1.42,432 min (Azcona) * = Gaststarter

STAND FAHRER

1.	Michelisz (Hyundai)	157 Punkte
2.	Ehrlacher (Lynk & Co)	134
3.	Huff (Audi)	126
4.	Azcona (Hyundai)	120
5.	Björk (Lynk & Co)	103
6.	Girolami (Honda)	97
7.	Urrutia (Lynk & Co)	95
8.	Vervisch (Audi)	95
9.	Filippi (Audi)	66
10.	Coronel (Audi)	60

STAND TEAMS

1.	Cyan Racing	295 Punkte
2.	BRC Squadra Corse	283
3.	Team Comtoyou	240
4.	ALM Motorsport	117
5.	Comtoyou Racing	100
6.	Comtoyou	78
7.	Volcano Motorsport	34
8.	RC2 Racing Team	32
9.	SP Compétition	28
10.	Aggressive Team Italia	25

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Allein auf weiter Flur: Martin Truex Jr. dominierte auf einer seiner Lieblingsstrecken

MOTORSPORT IMAGES

Wieder Wechsel

Martin Truex Jr. hat sich beim Rennen in Sonoma seinen zweiten Saisonsieg gesichert. Damit gibt es erneut einen Wechsel an der Tabellenspitze, die nun Truex erobert hat.

Von: **Michael Bräutigam**

Im letzten Jahr waren die Roadcourses noch die große Schwäche von Toyota, in diesem Jahr scheinen diese den Camrys aber besonders gut zu schmecken. Schon im Qualifying zeichnete sich ab, dass der japanische Hersteller eine gute Chance auf die Victory Lane haben würde: Denny Hamlin hatte sich die Pole-Position vor Markenkollege Tyler Reddick gesichert. Mit Christopher Bell, Tyler Reddick und eben Truex waren noch drei weitere „Toyoten" in den Top 8.

Genau diese fünf waren es dann auch, die kurz nach Freigabe des Rennens zeitweise eine Fünffach-Führung für Toyota hielten. Am Ende der komplett unter Grün laufenden ersten Stage gelang Hamlin, Bell und Truex noch ein Dreifachsieg. Hamlin drehte dabei im ersten Segment schon mehr Führungsrunden, als Toyota 2022 insgesamt auf Roadcourses gesammelt hatte. Zur Erinnerung: Beim zuvor einzigen Saisonrennen mit Rechtskurven – in Austin – gewann mit Reddick auch ein Toyota-Pilot.

Weil es seit diesem Jahr keine Stage-Pause mehr auf Roadcourses gibt, ging das Rennen ohne Unterbrechung weiter. Erst ein weggerolltes Rad beim Stopp von Zane Smith in der 51. von 110 Runden sorgte für die erste Gelbphase des Rennens.

Truex jagt Gordon-Rekord

Weil die mitten in die Runde der Green-Flag-Stopps fiel, wurde auch das Spitzenfeld ordentlich durcheinandergewirbelt. Neuer Führender war der Sieger der Vorwoche, Kyle Busch (Chevrolet), der die zwei Runden später abgewinkte zweite Stage entsprechend für sich entschied.

Doch Truex war auf einer seiner stärksten Strecken nicht zu halten. Ein bisschen arbeiten musste er trotzdem noch: Ausgerechnet Denny Hamlin crashte 19 Runden vor Schluss, wurde damit der einzige (!) Ausfall des Rennens und löste damit die zweite Gelbphase aus.

Die nutzte Truex, um sich noch einmal frische Reifen abzuholen und mit diesen vom vierten Platz beim Restart schnell wieder in Führung zu gehen. Sein vierter Sonoma-Sieg bedeutet, dass ihm hier nur noch einer auf Rekordhalter Jeff Gordon fehlt.

Hinter dem neuen Tabellenführer kamen der erneut starke Busch sowie Joey Logano (Ford) ins Ziel. Der Penske-Pilot wurde damit wie beim Rennen in St. Louis Dritter. P4 für Markenkollege Chris Buescher war ebenfalls stark: Der RFK-Pilot fuhr nun siebenmal in Folge auf einem Roadcourse in die Top 10. ■

NASCAR CUP SERIES

Sonoma/Kalifornien (USA)
16. von 36 Meisterschaftsläufen

1.	Martin Truex Jr. (USA)	Toyota
2.	Kyle Busch (USA)	Chevrolet
3.	Joey Logano (USA)	Ford
4.	Chris Buescher (USA)	Ford
5.	Chase Elliott (USA)	Chevrolet
6.	A. J. Allmendinger (USA)	Chevrolet
7.	Michael McDowell (USA)	Ford
8.	Kyle Larson (USA)	Chevrolet
9.	Christopher Bell (USA)	Toyota
10.	Ross Chastain (USA)	Chevrolet

Gesamtwertung
nach 16 von 36 Rennen

1.	Truex Jr. (Toyota)	525 Punkte
2.	Byron (Chevrolet)	512
3.	Blaney (Ford)	501
4.	Chastain (Chevrolet)	501
5.	Harvick (Ford)	500
6.	Busch (Chevrolet)	496
7.	Bell (Toyota)	493
8.	Hamlin (Toyota)	462
9.	Logano (Ford)	444
10.	Larson (Chevrolet)	440

NASCAR-NEWS

XFINITY SERIES: DUELL DER GASTSTARTER

Der Kampf um den Sieg in der zweiten Liga wurde einer zwischen den etatmäßigen Cup-Startern Kyle Larson (Chevrolet) und Aric Almirola (Ford). Ersterer führte die meisten Runden an, gewann beide Stages – verlor aber dennoch. Beim Restart nach einer späten Gelbphase fiel er hinter Almirola zurück und beschädigte beim Versuch, die Führung zurückzuerobern, das Auto an einem Reifenstapel. „Da war ich zu gierig", gab Larson zu. Für Almirola war es der erste Xfinity-Sieg seit dem Talladega-Rennen 2017.

CUP SERIES: NEUE FRONT FÜR MEHR SICHERHEIT

Ab dem Rennen in Atlanta (9. Juli) werden die Next-Gen-Autos sicherer. So zumindest die Erwartungshaltung an ein neues Technikpaket, das vor allem die vordere Crashstruktur betrifft. Nach einigen Beschwerden und Verletzungen, die auf zu steife Autos zurückzuführen waren, ist die Front nun so konstruiert, dass sie im Falle eines Crashs mehr Energie absorbiert, statt sie an die Fahrer weiterzugeben. Die Schwierigkeit bestand darin, nur die Knautschzonen weicher zu gestalten, ohne dass die generelle Stabilität des Fahrzeugs darunter leidet.

EURO SERIES: LE-MANS-AUTO IN BRANDS HATCH

Eine Woche nach dem Renneinsatz in Le Mans wird das NASCAR-Auto der Garage 56 kommendes Wochenende in Brands Hatch ausgestellt sein. Bei der zweiten Saisonstation der NASCAR Euro Series werden wieder Zehntausende Fans zum „American Speedfest" erwartet. Die dürfen sich u.a. auf Demofahrten des 24h-Autos freuen. Das Event im Süden Englands ist auch für das deutsche Bremotion-Team ein besonderes, denn dieses wird dort erstmals antreten. Im Cockpit werden dabei Tobias Dauenhauer (PRO) sowie Gordon Barnes (EN2) sitzen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

TCR Eastern Europe

Homolas Heimvorteil

Mit einem Doppelsieg beim Heimrennen am Slovakiaring hat Mat'o Homola (Hyundai) die zweite Saisonhälfte bestmöglich begonnen. René Kircher (Honda) wurde hart bestraft.

Von: **Michael Bräutigam**

An den sportlichen Leistungen von Homola gibt es nichts zu rütteln. Vor den Toren seiner Heimatstadt Bratislava war der Slowake der dominierende Mann in beiden Rennen. Allerdings schnappte ihm René Kircher am Samstag zunächst die Pole-Position weg. Auf einer Strecke, die seinem Honda wieder mal eigentlich nicht liegen sollte, gelang dem jungen Hessen aus dem Nürnberger Team von Mertel Motorsport erneut mehr als ein Achtungserfolg.

Im Rennen hielt Kircher sich ebenfalls wacker, konnte gegen die starke Pace seines Titelrivalen aber nichts ausrichten. Mit etwas mehr als zwei Sekunden Rückstand überquerte er als Zweiter die Ziellinie. Allerdings währte die Freude nicht lange: Er wurde disqualifiziert, weil an seinem Civic ein Toleranzwert im Bezug auf die BOP überschritten wurde.

Ein herber Rückschlag im Meisterschaftskampf, gleichzeitig bedeutete das zudem auch einen Start von hinten ins Sonntagsrennen. Schnell fand Kircher sich in den Top 10 des diesmal 18-köpfigen Feldes wieder, am Ende reichte es immerhin noch zu Platz 6.

Homola fuhr diesmal als Zweiter hinter Giacomo Ghermandi (Audi) durchs Ziel, wusste aber, dass dieser noch eine Zeitstrafe wegen eines Frühstarts erhalten würde. Philipp Dietrich im Wimmer-Cupra erbte so auch P2. ■

TCR EASTERN EUROPE

Podium in Lauf 2 (v.l.): Philipp Dietrich, Mat'o Homola, Davit Kajaia

TCR UK

Winfield setzt sich ab

Bruce Winfield (Hyundai) hat seine Titelambitionen in Oulton Park mit der Pole, einem Sieg und P6 untermauert. Im zweiten Lauf setzte sich Cupra-Pilot Carl Boardley durch.

Von: **Michael Bräutigam**

Die härteste Konkurrenz für den letztjährigen Gesamt-Dritten kommt aus dem eigenen Lager. Erst in letzter Sekunde des Qualifyings konnte der bereits als Tabellenführer angereiste Winfield den Team- und Markenkollegen Alex Ley von der Spitze verdrängen. Der Hyundai-Junior hatte auch den besseren Start und holte sich die Führung. Winfield kämpfte sich aber nach einer Safety-Car-Phase zurück und feierte den zweiten Saisonsieg.

Ley verlor nach einem Fehler in der letzten Kurve sogar noch P2 an Audi-Pilot Jac Constable. Der bislang noch sieglose Tabellen-Zweite Carl Boardley lief eigentlich auf P5 ein, bekam aber eine Zeitstrafe wegen Track-Limits. Die warf ihn auf P10 zurück, was ihm glücklicherweise noch die Reversed-Pole brachte.

Die setzte der ehemalige BTCC-Pilot auch souverän in seinen ersten Triumph um und verkürzte damit seinen Rückstand auf Winfield (P6) wieder ein wenig. Der hat aber unterm Strich mehr Zähler in Oulton Park geholt.

Platz 2 im zweiten Lauf ging an Vauxhall-Pilot Darelle Wilson, der damit sein erstes Podium seit 2021 feierte. Er ist üblicherweise eher ein Mittelfeld-Kandidat. Audi-Pilot Brad Hutchison komplettierte das Podium. ■

TCR UK

Tabellenführung ausgebaut: Bruce Winfield ist jetzt der große Titel-Favorit

NACHRICHTEN

TCR AUSTRALIEN: DREI RENNEN, DREI SIEGER

Die dritte Saisonstation der TCR Australien in Winton bot wieder einmal Abwechslung pur. Im ersten Rennen sicherte sich zunächst Michael Clemente (Cupra) den zweiten Saisonerfolg. Im Reversed Grid des zweiten Laufs setzte sich der langjährige BTCC-Pilot Tom Oliphant in der bereits betagten Alfa Romeo Giulietta durch. Lauf 3 ging schließlich an Hyundai-Pilot Bailey Sweeny. Dieser geht damit auch als Tabellenführer in die bevorstehende rund zweimonatige Winterpause.

TCR SÜDAMERIKA: EIN NEUER TABELLENFÜHRER

Das zweite Langstreckenrennen der Saison in Interlagos war gleichzeitig auch Auftakt der extra ausgeschriebenen TCR Brasilien. Als Sieger gingen Galid Osman und Felipe Lapenna (Cupra) aus dem einstündigen Rennen und synchron dem Brasilien-Auftakt hervor. P2 holten sich die Teamkollegen Raphael Reis und Jorge Barrio. Reis ist damit auch neuer Tabellenführer. Der bisherige Leader Ignacio Montenegro (Honda) holte sich zwar einmal mehr die Pole-Position, musste aber vorzeitig aufgeben.

TCR JAPAN: INOTSUME BLEIBT UNGESCHLAGEN

Anna Inotsume hat die Männer in der japanischen TCR-Serie weiterhin im Griff. Auch die Saisonläufe 3 und 4 in Okayama gingen zugunsten der schnellen Honda-Pilotin aus, die sich entsprechend mehr Luft auf ihre Verfolger in der Tabelle verschafft.

STCC: BRINK GREIFT SELBST WIEDER AN

Wenig überraschend wurde Tobias Brink als Pilot für den noch vakanten dritten Brink-Tesla verkündet. Er stößt zu „seinen" Fahrern und Teamkollegen Jimmy Eriksson und Hugo Nerman. Jetzt sind noch ein BMW-, zwei VW- und ein Cupra-Cockpit offen.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

König Bagnaia

Francesco Bagnaia dominierte das Wochenende in Mugello total: Pole-Position, Rundenrekord, Sieg im Sprintrennen und über die volle Distanz. Doch es war erst die Feier mit den einheimischen Fans, die ihn zum Superstar machte.

Von: **Imre Paulovits**

Es regnete goldenes Konfetti vom Podest herunter, Sieger Fancesco Bagnaia tanzte mit DJ Indira Paganotto hinter dem Mischpult, und einige Meter unter ihnen tobte die Menge – so weit das Auge reichte. Roter Rauch stieg überall auf, rote Signalfackeln brannten und die Menge rief in Chören „Pecco, Pecco." Italien hat einen neuen Superstar. Im Jahr zwei nach Valentino Rossi hat es nun sein Zögling Francesco Bagnaia geschafft, die Menge auf die gleiche Art mitzureißen, wie es der neunfache Weltmeister einst geschafft hatte. Nun waren die meisten Zuschauer wegen ihm gekommen, nachdem die Hügel um die Strecke in der Toskana letztes Jahr ziemlich leer herumstanden, waren sie nun wieder voller Zelte und Menschen. Ihr Toben und ihre Rauchfackeln hüllten den Talkessel um dem Autodromo di Mugello wieder in diese unvergleichliche Atmosphäre. Und die Heldensaga wurde dadurch vervollständigt, dass Bagnaia wegen seines in Le Mans angebrochenen Knöchels zwar mit einem Gehstock laufen musste, sich beim Fahren aber nicht das Geringste anmerken ließ. Es war auch die moderne Reinkarnation der Legende, die den Italienern einst ihren Stolz und ihre Identität im Motorsport gaben, als vor mehr als 50 Jahren Giacomo Agostini als italienischer Pilot auf einer italienischen Maschine die Welt in der Königsklasse beherrschte.

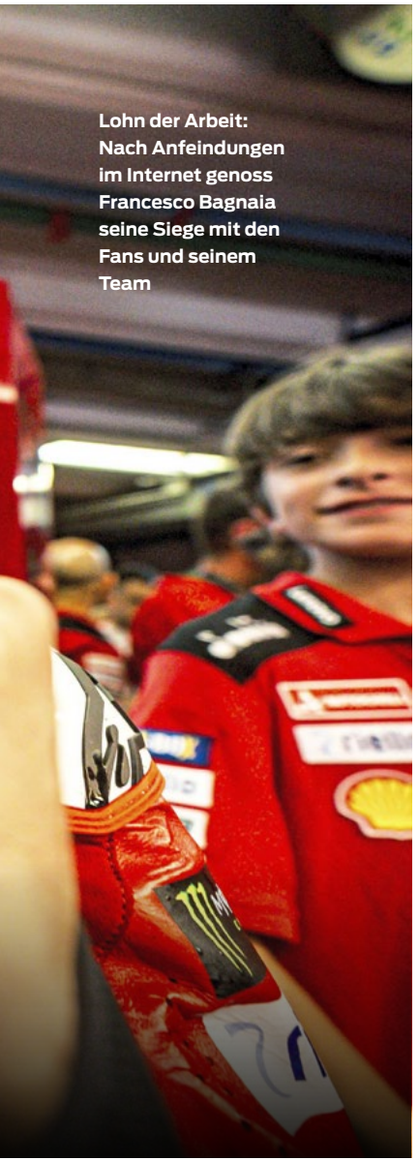
Totale Dominanz

Doch war es damals nur Ago auf seiner einsamen MV Agusta, der allen nach Belieben davonfuhr, ist es nun eine ganze Schar von Ducatis, die der Konkurrenz das Leben schwer macht. Dass es in Mugello besonders krass sein würde, wo das Testteam der Italiener viel Zeit verbringt, war abzusehen. Fünf Ducati auf den ersten fünf Plätzen im Sprintrennen sprachen dann auch eine deutliche Sprache. Wäre Álex Márquez im Rennen nicht gestürzt, wäre es auch über die volle Distanz so geworden. Ducati hatte es wohl schon geahnt, sie luden die Vertreter führender Publikationen ins Werk zu einem Technik-Symposium ein und brachten sie dann zur Strecke, um ihnen dort vor Augen zu führen, was ihre Entwicklung auf der höchstmöglichen technischen Ebene im Motorradsport in der Praxis bedeutet. Die Ducati-Box wimmelte nur so von VIP, und es gab nicht nur die Fan-Tribünen von Francesco Bagnaia mit all ihren roten T-Shirts und Kappen, sondern auch die für Ducati.

> „Im Rennen habe ich mein Motorrad nicht wiedererkannt. Ich hatte kein Gefühl fürs Vorderrad und konnte hinter anderen nicht bremsen."
>
> Marco Bezzecchi

Dass Fabio Quartararo im ersten Training mit der Kraft der Verzweiflung die zweitschnellste Zeit fuhr, war nur ein Strohfeuer, ab der nächsten Session hatten die Ducati-Teams ihre Waffen kalibriert, und es waren nur die anderen beiden europäischen Werke, die noch einigermaßen gegenhalten konnten. Doch Aprilia war geschwächt, ihr „Captain" Aleix Espargaró war am Donnerstag mit dem Rennrad auf der Strecke schwer gestürzt, als er sein Handy abnahm, und hatte sich neben üblen Schürfungen und Prellungen auch eine Riss in der rechten Ferse zugezogen und konnte so die Hinterradbremse nicht betätigen. Die KTM brillier-

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

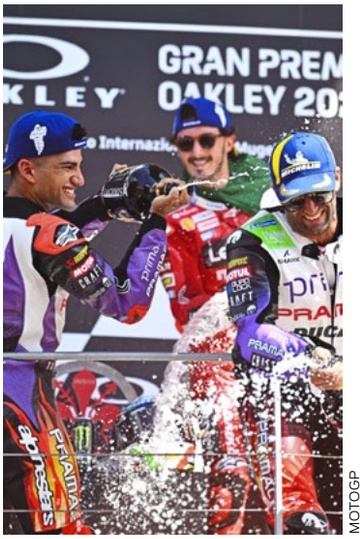


Lohn der Arbeit: Nach Anfeindungen im Internet genoss Francesco Bagnaia seine Siege mit den Fans und seinem Team

DUCATI

MOTOGP

Lange Zeit konnte Martín (#89) Druck auf den führenden Bagnaia ausüben



MOTOGP

Wieder ein Podest volle Ducatisti

MOTOGP

Das war knapp: Álex Márquez (#73) kann nach Verbremser gerade noch einbiegen und wird von Jack Miller (#43) gerammt

ten wieder mit ihrem Topspeed und ihrer Traktion. Im Sprintrennen schraubte Brad Binder den bisher gemessenen absoluten Rekord der MotoGP auf 366,1 km/h! Doch die Ducati funktionierten für alle Fahrer und alle Reifen.

Mut der Verzweiflung

Marc Márquez hatte im Qualifying hinter Bagnaia die zweitschnellste Zeit herausfahren können, und als es im Sprintrennen zu tröpfeln begann und der WM-Leader als Führender das Gas zumachte, dachte man schon, es würde wieder eine der Márquez-Wundertaten geben. Doch dann wurde der Honda-Pilot von Jack Miller gerammt, verlor den Anschluss, und es waren Marco Bezzecchi und Jorge Martín, die sich über den Weltmeister hermachten. Dann hörte der Regen auf, und Bagnaia stellte vor Martín und Bezzecchi die Hackordnung wieder her. Fabio Quartararo hatte zwar zeitweilig die Pace der Spitze, musste aber zugeben: „Das ging nur, solange ich allein war. Egal wen ich überholt habe, er hat mich auf der Geraden wieder zurücküberholt.“ P10 war das höchste der Gefühle für Yamahas Ex-Weltmeister. Über die Distanz fehlten ihm, der letztes Jahr hier noch hart mit Bagnaia um den Sieg gekämpft hatte, um zwei Zehntel Sekunden von seinem italienischen Teamkollegen geschlagen, fast 18 Sekunden auf den Sieger. Noch schlimmer war es bei Honda, einzig Nakagami kam ins Ziel, 22 Sekunden hinter der Roten Königin.

Doch Bagnaia hat nicht nur die japanische Konkurrenz gerupft, sondern sich auch einen Vorsprung über seine Markenkollegen verschafft. War Marco Bezzecchi im Sprintrennen als Dritter noch guter Dinge für das Rennen, erschien er nach P8 völlig ratlos. „Wir hatten nichts an dem Motorrad verändert. Auch im Warm-up fühlte es sich super an, aber im Rennen habe ich es überhaupt nicht wiedererkannt. Ich hatte überhaupt kein Gefühl für das Vorderrad, und wenn ich nahe an jemandem dran war, konnte ich nicht mehr bremsen.“ Wie es wohl auf dem Sachsenring wird? ■

DREI FRAGEN AN FRANCESCO BAGNAIA

WIE EMPFANDEN SIE DIESES PERFEKTE WOCHENENDE BEI IHREM HEIM-GP?

Es war sicherlich das bisher beste Wochenende meines Lebens. Ich muss mich dafür auch bei den Fans bedanken, denn als ich die vollen Tribünen und Hänge sah, erinnerte es mich ganz an Mugello von früher. Dank ihnen konnte ich die ganze Arbeit und das ganze Wochenende erst richtig genießen, und es hat mir unheimliche Motivation gegeben. Dabei war das Rennen wirklich hart, und ich bin unheimlich glücklich, es vor all diesen Leuten gewonnen zu haben.

WARUM WOLLTEN SIE TROTZ DES HÄRTEREN HINTERREIFENS GLEICH AN DIE SPITZE?

Ich hatte mir gesagt, dass ich das Rennen von vorne kontrollieren muss. Ich wusste, dass viele Fahrer mit dem weichen Hinterreifen unterwegs sind, und ich wollte nicht mit ihnen kämpfen müssen. Ich wusste, dass wir mit beiden Reifen zum Schluss am Ende sein werden, ich habe, als ich mich etwas von Jorge zu lösen versuchte, bewusst etwas vom Reifen geopfert. Seine wurden dadurch noch mehr strapaziert, meine Reifenwahl war für mich die beste Option.

WIE WAR DIE AUSLAUFRUNDE?

Es war unglaublich. Mit all meinen Fans. Noch mehr aber die Podiumszeremonie mit all den Fans und der Musik hinterher. Nach all den Angriffen in den sozialen Medien war so ein Empfang der Fans die schönste Realität für mich.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Gegen die Armada

Wenn die KTM-Piloten gegen die Ducati-Armada auf deren Heimstrecke auch nicht um den Sieg mitfahren konnten, waren sie doch die stärkste Opposition.

Von: **Imre Paulovits**

POLARITY PHOTO

Zweite Macht in Mugello: KTMs Brad Binder (#33) und Jack Miller (#43)

Dass die KTM weiterhin das Motorrad ist, das den übermächtigen Ducatis am nächsten kommt, zeigte sich auch in Mugello. Ihre Traktion und Motorleistung war wieder nicht zu übersehen, und sie ist nun das nachweislich schnellste Rennmotorrad, das es je gab. Auch ihre Bremsstabilität aus diesem Speed am Ende der Zielgeraden machte sie zu einer potenten Waffe. „Es ist unheimlich schwer, die KTMs zu überholen", merkte VR46-Pilot Luca Marini an. Es fehlte ihnen gegenüber der einheimischen Konkurrenz einzig am Kurvenspeed durch die fließenden, schnellen Kurven, an dem die Werke aus Bologna und Noale auf dieser Strecke über Jahre gefeilt haben.

Sowohl Jack Miller als auch Brad Binder qualifizierten sich für Q2, doch während der Australier sich dort als Fünfter für die zweite Startreihe qualifizierte, stürzte Binder bei seiner zweiten Zeitenjagd, und so blieb ihm nur der elfte Startplatz. Dann produzierten die beiden wieder grandiose Starts. Miller zischte zweimal an allen anderen vorbei in die erste Kurve, und auch Binder holte gleich stark auf. Während Miller sich sowohl im Sprintrennen als auch beim sonntäglichen Rennen zu Beginn an der Spitze halten konnte und danach in allerlei Scharmützel verwickelt war, im Sprintrennen Sechster und über die Distanz Siebter wurde, hatte Binder eine Berührung mit Álex Márquez, für die er eine Long-Lap-Penalty bekam, aber auch so noch wieder auf P11 vorfuhr. Im Rennen am Sonntag war er dann als Fünfter der beste Nicht-Ducati-Pilot.

„Fünfter ist nicht schlecht, aber wir wollen noch mehr!", zeigte sich Binder kämpferisch. „Der Höhepunkt war hier sicher, dass unsere Jungs eine Rakete gebaut haben, die uns noch viel Freude bereiten sollte. Wir müssen nur noch an kleinen Details arbeiten, um noch stärker zu werden." Dem stimmte Miller zu: „Wir werden immer stärker. Ich freue mich schon auf den Sachsenring." ■

KOMMENTAR

ITALIEN HAT SEINEN NATIONALHELDEN wieder. Es sah noch letztes Jahr so aus, dass nach dem Rücktritt von Valentino Rossi eine große Flaute bei den beiden Grands Prix in Mugello und Misano einkehren würde. Doch weit gefehlt. Eine neue Generation macht sich nun auf, das Bewusstsein und die Tradition um die Helden wieder aufleben zu lassen. Bagnaia und Ducati wurden in Mugello gefeiert wie nationale Heiligtümer. Die Anstrengungen, die die Dorna und ihre Partner bei den Veranstaltern weltweit unternommen haben, um die MotoGP international konkurrenzfähig zu halten, haben in Mugello ihre erste Wirkung gezeigt. Aber bei allem Hype: Mit Joan Mir und Álex Rins haben sich zwei weitere Piloten verletzt. Da es damit wieder die Japaner trifft, wird es langsam bedenklich, was die asiatischen Rennen im Herbst angeht. Dann könnte der Hype schnell wieder in sich zusammenfallen.

Imre Paulovits
Leiter Motorradsport

AUS DEM FAHRERLAGER

MUSIKLAND ITALIEN

Dass Italien eine große Musiktradition hat, wurde beim Italien-Grand-Prix genauso offensichtlich wie dass die italienischen Veranstalter alles dafür tun, ihre Veranstaltung bei den Fans und welchen, die es noch werden sollen, so attraktiv wie möglich zu machen. So gab es bereits am Mittwoch vor dem Grand Prix in Mailand unter dem Arco Della Pace Sempione eine riesige Showbühne, wo Weltmeister Bagnaia, Enea Bastianini, Marco Bezzecchi, Luca Marini, Franco Morbidelli, Fabio Di Giannantonio und Lorenzo Savadori zusammen mit Maverick Viñales, Jorge Martín, Aleix Espargaró, Miguel Oliveira und Raúl Fernández eine Riesenshow mit lokalen DJs aufzogen und abwechselnd Musik und ihre Bikes zu hören waren. Am Samstagabend gab es in Scarperia ein hochwertiges Rock-Konzert, und vor dem MotoGP-Rennen wurde die italienische Nationalhymne vom Opern-Pop-Trio „Il Volo" gesungen. Nach der Siegerehrung eröffnete Sieger Francesco Bagnaia auf dem Rack von DJane Indira Paganotto eine 30-minütige Trance-Electronic-Dance-Session, die den Hype noch einmal auf eine ganz neue Ebene brachte und Zehntausende von Fans auf der Zielgeraden noch lange nach dem Rennen tanzen ließ. Doch auch die italienischen Teams ließen sich bezüglich der Beschallung nicht lumpen. Das Gresini-Team, VR46 und Aprilia hatten am Samstagabend DJs engagiert. Da ihre Bewirtungsburgen recht nah beieinanderstanden, drehten die Jungs und Mädels an den Mischpulten an den Lautstärkereglern um die Wette.

PAULOVITS

Andrea Dovizioso: Mit Freunden, Kollegen und Dorna-Chef Ezpeleta zur Legende

LEGENDE DOVI

Am Donnerstag wurde Andrea Dovizioso in den Kreis der MotoGP-Legenden aufgenommen. Der dreifache MotoGP-Vizeweltmeister brachte seine Familie mit, und es war rührend, wie viele frühere Kollegen der Zeremonie beiwohnten. Schließlich tauschten die aktuellen Ducati-Werkspiloten noch viele Erfahrungen mit dem Mann aus, der einen großen Anteil daran hat, dass die Ducati heute so überlegen ist.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOGP-ERGEBNISSE

Mugello (I) – 11. Juni 2023 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 120,635 km über 23 Runden à 5,245 km. 22 Fahrer gestartet, 19 gewertet.
Wetter/Piste: trocken, Luft 27 Grad, Asphalt 45 Grad. Schnitt des Siegers: 175,3 km/h.

RENNERGEBNIS

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Topspeed	Schnellste Rde.	Reifen v./h.	Punkte
1.	Francesco Bagnaia (I)	Ducati D16 GP23	23	41.16,863 min	347,2 km/h	1.46,807 min	H/S	25
2.	Jorge Martín (E)	Ducati D16 GP23	23	+1,067 sec	351,7 km/h	1.46,824 min	H/S	20
3.	Johann Zarco (F)	Ducati D16 GP23	23	+1,977 sec	358,8 km/h	1.47,012 min	H/M	16
4.	Luca Marini (I)	Ducati D16 GP22	23	+4,625 sec	355,2 km/h	1.46,898 min	H/M	13
5.	Brad Binder (ZA)	KTM RC16	23	+8,925 sec	358,8 km/h	1.47,191 min	H/M	11
6.	Aleix Espargaró (E)	Aprilia RS-GP	23	+10,908 sec	355,2 km/h	1.47,000 min	H/M	10
7.	Jack Miller (AUS)	KTM RC16	23	+10,999 sec	355,2 km/h	1.47,387 min	H/M	9
8.	Marco Bezzecchi (I)	Ducati D16 GP22	23	+12,654 sec	360,0 km/h	1.47,268 min	H/M	8
9.	Enea Bastianini (I)	Ducati D16 GP23	23	+17,102 sec	358,8 km/h	1.47,675 min	H/M	7
10.	Franco Morbidelli (I)	Yamaha YZR-M1	23	+17,610 sec	351,7 km/h	1.47,344 min	H/M	6
11.	Fabio Quartararo (F)	Yamaha YZR-M1	23	+17,861 sec	356,4 km/h	1.47,624 min	H/M	5
12.	Maverick Viñales (E)	Aprilia RS-GP	23	+19,110 sec	356,4 km/h	1.47,540 min	H/M	4
13.	Takaaki Nakagami (J)	Honda RC 213 V	23	+21,947 sec	354,0 km/h	1.47,714 min	H/S	3
14.	Fabio Di Giannantonio (I)	Ducati D16 GP22	23	+25,906 sec	363,6 km/h	1.47,517 min	H/M	2
15.	Augusto Fernández (E)	GasGas RC16	23	+26,500 sec	350,6km/h	1.48,012 min	H/M	1
16.	Michele Pirro (I)	Ducati D16 GP23	23	+30,150 sec	356,4 km/h	1.48,093 min	H/S	-
17.	Raúl Fernández (E)	Aprilia RS-GP	23	+38,001 sec	349,5km/h	1.47,572 min	H/M	-
18.	Lorenzo Savadori (I)	Aprilia RS-GP	23	+38,662 sec	349,5km/h	1.47,968 min	H/M	-
19.	Jonas Folger (D)	GasGas RC16	23	+1.18,912 min	339,6 km/h	1.49,618 min	H/M	-
	Nicht gewertet:							
	Álex Márquez (E)	Ducati D16 GP22	14	+9 Runden	357,6 km/h	1.46,807 min	H/S	-
	Miguel Oliveira (P)	Aprilia RS-GP	10	+13 Runden	354,0 km/h	1.47,296 min	H/M	-
	Marc Márquez (E)	Honda RC 213 V	5	+18 Runden	358,8 km/h	1.46,880 min	H/S	-

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Bagnaia	1.44,855 min
2.	M. Márquez	1.44,933 min
3.	Miller	1.45,186 min
4.	Martín	1.45,268 min
5.	Bezzecchi	1.45,290 min
6.	A. Márquez	1.45,007 min
7.	A. Espargaró	1.45,380 min
8.	Zarco	1.45,627 min
9.	Rins	1.45,702 min
10.	Binder	1.45,731 min
11.	Marini	1.46,119 min
12.	Bastianini	1.46,884 min
13.	Viñales	1.45,591 min
14.	Morbidelli	1.45,754 min
15.	Quartararo	1.45,755 min
16.	Nakagami	1.45,860 min
17.	Pirro	1.46,002 min
18.	Oliveira	1.46,003 min
19.	Di Giannantonio	1.46,170 min
20.	R. Fernández	1.46,347 min
21.	A. Fernández	1.46,359 min
22.	Savadori	1.47,244 min
23.	Folger	1.47,806 min

SPRINTRENNEN

	Fahrer	Zeit/Rückstand
1.	Bagnaia	19.41,183 min
2.	Bezzecchi	+0,369 sec
3.	Martín	+0,952 sec
4.	Zarco	+1,009 sec
5.	Marini	+3,668 sec
6.	Miller	+3,772 sec
7.	M. Márquez	+3,905 sec
8.	A. Espargaró	+6,062 sec
9.	Bastianini	+6,431 sec
10.	Quartararo	+6,458 sec
11.	Binder	+6,672 sec
12.	Oliveira	+7,930 sec
13.	Viñales	+9,022 sec
14.	Di Giannantonio	+11,508 sec
15.	Pirro	+14,344 sec
16.	Morbidelli	+16,666 sec
17.	Nakagami	+16,725 sec
18.	Savadori	+17,247 sec
19.	R. Fernández	+21,596 sec
20.	A. Fernández	+35,212 sec
21.	Folger	+46,189 sec
	Nicht gewertet:	
	Rins	+8 Rdn.
	A. Márquez	+11 Rdn.

Schnellste Runde: Bagnaia, 1.46,187 min

„Man muss den Moment genießen, er könnte schnell wieder vorbei sein. Marco hatte einen schlechten Tag, aber Jorge wird immer stärker."

Francesco Bagnaia

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Bagnaia	131
2.	Bezzecchi	110
3.	Martín	107
4.	Binder	92
5.	Zarco	88
6.	Marini	72
7.	Viñales	62
8.	Quartararo	54
9.	A. Espargaró	54
21.	Folger	7
27.	Bradl	2

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	Ducati	211
2.	KTM	118
3.	Aprilia	92
4.	Honda	79
5.	Yamaha	64

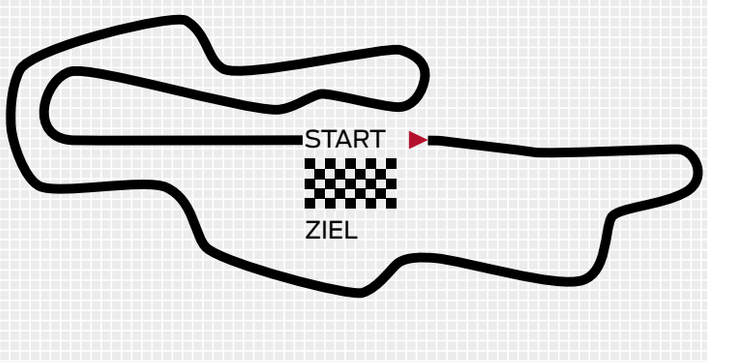
WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Pramac Racing	195
2.	Mooney VR46 Racing Team	182
3.	Red Bull KTM Factory Racing	154
4.	Ducati Lenovo Team	149
5.	Aprilia Racing	107
6.	Monster Energy Yamaha MotoGP	100
7.	LCR Honda	71
8.	Gresini Racing MotoGP	68
9.	GasGas Factory Racing Tech3	38
10.	Cryptodata RNF MotoGP Team	28

AUTODROMO DEL MUGELLO (I) 5,245 KM

Rundenrekord: **1.46,588, Francesco Bagnaia (Ducati), 2022**
Quali-Rekord: **1.444,855, Francesco Bagnaia (Ducati), 2023**
Topspeed-Rekord: **366,1 km/h, Brad Binder (KTM), 2023**

STRECKE



DUCATI

Goldjunge: WM-Leader Bagnaia

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Pedro Acosta in Mugello wieder

Zu Beginn konnte Tony Arbolino (#14) noch das Tempo von Acosta mitgehen

POLARITY PHOTO

Wenn er in der WM-Tabelle auch noch immer 20 Punkte aufzuholen hat: Pedro Acosta war in Mugello wie schon letztes Jahr eine Klasse für sich.

Von: **Imre Paulovits**

Er war einfach beeindruckend. Pedro Acosta, der im Vorjahr in Mugello seinen ersten Moto2-Sieg einfuhr, war in allen Trainings Schnellster und seine Pace war klar die beste. Doch im Qualifying schnappte ihm Arón Canet die Pole-Position weg, nur um wenige Kurven später heftig abzufliegen und sich beide Hände anzuschlagen. Acosta setzte sich im Rennen gleich an die Spitze. Dass Alonso López nach einem Raketenstart gleich in der zweiten Kurve mit Sam Lowes kollidierte und den Briten zu Fall brachte, riss gleich eine kleine Lücke hinter ihm auf, dass der

MotoGP

Honda: Álex Rins schwer verletzt

Mugello war für Honda ein Desaster: Nicht nur, dass Marc Márquez im Rennen stürzte, Joan Mir und Álex Rins haben sich verletzt, der Aufstieg aus dem Tief wird immer schwerer.

Von: **Imre Paulovits**

Während Álex Rins am Freitag wieder eine Abstimmung fand, mit der er ähnlich angriffslustig agieren konnte wie in Austin, stürzte Joan Mir und brach sich den kleinen Finger der rechten Hand. Weil er in den schnellen Kurvenwechseln nicht mehr umlegen konnte, nahm ihn das Team aus dem Wochenende, damit er zum Sachsenring wieder fit wird. Doch dann erwischte es Álex Rins viel übler: Motiviert durch seinen zehnten Startplatz riskierte er bei leicht einsetzendem Regen zu viel, stürzte in der schnellen zweiten Arrabiata und brach sich rechts das Schienbein und das Wadenbein. Er wurde in Florenz operiert, in Barcelona soll noch einmal alles so nachbehandelt werden, dass eine möglichst schnelle Reha möglich ist. Der LCR-Honda-Pilot muss aber zumindest auf den Sachsenring und Assen verzichten. Wenn auch naheliegend gewesen wäre, dass Stefan Bradl in Deutschland Rins ersetzt, zumal er seine MotoGP-Karriere bei LCR begonnen hat, teilte das Team am Montag mit, dass sie Rins am Sachsenring nicht ersetzen werden.

MOTORSPORT IMAGES

Marc Márquez: Außer sich über den nächsten Ausfall durch Sturz

Marc Márquez hat sich in einer Art, wie nur er es kann, auf den zweiten Startplatz qualifiziert. Er fuhr so aus der Boxengasse, dass er gerade in Turn 1 war, als Francesco Bagnaia seine schnelle Runde begann. Bagnaia schäumte vor Wut und brach die Runde ab, Márquez konnte hinterherfahren und hinter dem Italiener eine Runde später die zweitschnellste Runde aller Zeiten in Mugello drehen. „Ich wollte nicht ihm folgen, sondern auf Bezzecchi warten“, war sich Márquez keiner Schuld bewusst. Am Sonntag stürzte Márquez in der fünften Runde in der Zielkurve. Danach waren seine Worte deutlich harscher als bisher. „Ich hatte nach Le Mans nach Verbesserungen gefragt, die nicht kamen. Honda hat drei Siegfahrer, die ständig stürzen, weil sie zu viel riskieren müssen. Ich bin auf dem höchstmöglichen Niveau. Jetzt sind sie an der Reihe.“ ■

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

unantastbar

Boscoscuro-Pilot eine Long-Lap-Penalty bekam, die er nicht sauber ausführte und so zweimal fahren musste, nahm einen der härtesten Konkurrenten aus dem Kampf um den Sieg. Dafür arbeitete sich WM-Leader Tony Arbolino, der sich nur auf dem zehnten Startplatz qualifiziert hatte, hurtig nach vorn, und der Marc-VDS-Pilot konnte als Einziger das Tempo von Acosta mitgehen. „Ich wollte diesmal keinen Fehler machen“, erklärte Acosta. „Ich kam ja gerade von einem Rennsturz in Le Mans. Ich habe auf die Reifen geachtet, zum Schluss war aber alles im grünen Bereich. Ich muss mich jetzt weiter konzentrieren, letztes Jahr bin ich auf dem Sachsenring Zweiter geworden, hatte mich danach aber verletzt und konnte in Assen nicht fahren. Jetzt will ich schauen, dass ich die beiden Wochenenden vor der Sommerpause möglichst gut über die Runden bringe. Jeder spricht im Moment vom Titel, aber es sind noch 375 Punkte zu holen.“

Dass nun jeder auch über seinen möglichen Wechsel in die MotoGP redet, davon will er sich nicht verrückt machen lassen. „Wir haben die Sommerpause, da haben wir viel Zeit für Gespräche.“ Tony Arbolino konnte seinem WM-Kontrahenten nur gratulieren, fand aber viel Positives an dem Wochenende. „Wir sind dieses Jahr auf Strecken schnell, wo wir letztes Jahr Probleme hatten, also funktioniert unser Motorrad gut, und wir werden auch weiter um den Titel kämpfen können.“

Das Intact-Team hatte ein durchwachsenes Wochenende. Darryn Binder kam zurück und konnte in die Q2 einziehen, wo er den 13. Startplatz herausfuhr. Doch dann dauerte sein Rennen nur bis zur ersten Kurve, dort wurde er von Fermin Aldeguer umgefahren. Lukas Tulovic, der sich nach seinem bravourösen Auftritt in Le Mans in Mugello schwerer tat, stürzte in der siebten Runde. ■

NACHRICHTEN

MOTOGP

Pol Espargaró will auf dem Sachsenring versuchen, wieder zu fahren. Jonas Folger wurde offiziell noch nicht als möglicher Reservepilot aufgeboten, der deutsche KTM-Testpilot muss aber bereitstehen, falls Espargaró entweder die medizinische Prüfung nicht besteht oder Probleme beim Fahren bekommt.

MOTORRAD-WM

Franco Uncini, 500er-Weltmeister von 1982 und bis Ende letzter Saison Sicherheitsbeauftragter der Motorrad-WM, ist aus seiner Altersruhe zurückgekehrt. Er fungiert nun als Appeal-Steward und will bei einigen europäischen Rennen vor Ort sein. Die kontroversen Entscheidungen des Steward-Panels machten es wohl nötig.

MOTO2/SUPERBIKE-WM

Es sieht so aus, dass Sam Lowes sich nach seiner neunten Moto2-Saison auf einen Metier-Wechsel vorbereitet. Er sprach in Mugello offen von seinem Interesse an der Superbike-WM. Dort würde er auf seinen Zwillingsbruder Alex treffen, gegen den er seit über einem Jahrzehnt nicht mehr gefahren ist. Wer sie damals gesehen hat, weiß, dass bei diesem Bruderkampf kein Auge trocken bleibt.

MOTOGP/SUPERBIKE-WM

Superbike-Weltmeister Álvaro Bautista wird nächste Woche ein großer Wunsch erfüllt. Der überlegene WM-Leader der diesjährigen Superbike-WM-Saison wollte wieder eine MotoGP-Ducati testen, und er bekommt in der nächsten Woche Dienstag und Mittwoch in Misano die Gelegenheit zusammen mit dem Testteam. Wenn auch nicht mit einem zukünftigen MotoGP-Einsatz von Bautista gerechnet wird, könnte er viel Erfahrung von dem Superbike einbringen und anders herum weitere Erfahrung mitnehmen.

MOTO2-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 11. Juni 2023 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 99,655 km über 19 Runden à 5,245 km. 30 Fahrer gestartet, 23 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 26 Grad, Asphalt: 41 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Pkte.
1.	Pedro Acosta (E)	Kalex	19	35.38,328 min	1.51,345 min	25
2.	Tony Arbolino (I)	Kalex	19	+6,194 sec	1.51,722 min	20
3.	Jake Dixon (GB)	Kalex	19	+8,582 sec	1.52,200 min	16
4.	Áron Canet (E)	Kalex	19	+8,847 sec	1.51,780 min	13
5.	Celestino Vietti (I)	Kalex	19	+9,534 sec	1.52,109 min	11
6.	Alonso López (E)	Boscoscuro	19	+10,852 sec	1.51,369 min	10
7.	Filip Salac (CZ)	Kalex	19	+13,994 sec	1.51,642 min	9
8.	Manuel González (E)	Kalex	19	+16,171 sec	1.52,424 min	8
9.	Somkiat Chantra (T)	Kalex	19	+18,008 sec	1.52,233 min	7
10.	Sergio García (E)	Kalex	19	+18,021 sec	1.52,166 min	6
11.	Mattia Pasini (I)	Kalex	19	+20,365 sec	1.52,413 min	5
12.	Joe Roberts (USA)	Kalex	19	+22,895 sec	1.52,846 min	4
13.	Dennis Foggia (I)	Kalex	19	+23,143 sec	1.52,707 min	3
14.	Bo Bendsneyder (NL)	Kalex	19	+23,851 sec	1.52,632 min	2
15.	Ai Ogura (J)	Kalex	19	+24,307 sec	1.52,715 min	1
16.	Barry Baltus (B)	Kalex	19	+25,046 sec	1.52,431 min	–
17.	Borja Gómez (E)	Kalex	19	+28,601 sec	1.52,334 min	–
18.	Izan Guevara (E)	Kalex	19	+29,642 sec	1.52,776 min	–
19.	Sean Dylan Kelly (USA)	Kalex	19	+48,482 sec	1.53,503 min	–
20.	Lorenzo Dalla Porta (I)	Forward	19	+48,708 sec	1.53,433 min	–
21.	Taiga Hada (J)	Kalex	19	+59,397 sec	1.53,918 min	–
22.	Kasma Daniel (MAL)	Kalex	19	+1.31,843 min	1.55,985 min	–
23.	Albert Arenas (E)	Kalex	17	+2 Runden	1.52,780 min	–
	Nicht gewertet					
	Zonta v. d. Goorbergh (NL)	Kalex	9	+10 Runden	1.52,956 min	–
	Lukas Tulovic (D)	Kalex	7	+12 Runden	1.52,620 min	–
	Sam Lowes (GB)	Kalex	0	+19 Runden	–	–
	Fermín Aldeguer (E)	Boscoscuro	0	+19 Runden	–	–
	Jeremy Alcoba (E)	Kalex	0	+19 Runden	–	–
	Darryn Binder (ZA)	Kalex	0	+19 Runden	–	–
	Marcos Ramírez (E)	Forward	0	+19 Runden	–	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Arbolino	119
2.	Acosta	99
3.	López	71
4.	Salac	69
5.	Canet	65
6.	Dixon	63
7.	Chantra	46
8.	Lowes	44
9.	Vietti	39
10.	González	34
21.	Tulovic	6

WM-STAND KONSTRUKTEURE

	Hersteller	Punkte
1.	Kalex	150
2.	Boscoscuro	75

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Elf Marc VDS Racing Team	163
2.	Red Bull KTM Ajo	126
3.	Speed Up Racing	99
4.	Pons Wegow LOS40	94
12.	Liqui Moly Husqvarna IntactGP	16

QUALIFYING

	Fahrer	Zeit
1.	Canet	1.50,796 min
2.	Acosta	1.50,955 min
3.	Lowes	1.50,958 min
4.	Roberts	1.51,008 min
5.	Salac	1.51,026 min
6.	Dixon	1.51,038 min
7.	Vietti	1.51,097 min
8.	Aldeguer	1.51,129 min
9.	López	1.51,145 min
10.	Arbolino	1.51,245 min
11.	González	1.51,325 min
12.	Alcoba	1.51,519 min
13.	Binder	1.51,582 min
14.	Ogura	1.51,696 min
15.	Arenas	1.51,737 min
16.	García	1.51,748 min
17.	Chantra	1.51,824 min
18.	Pasini	1.52,237 min
19.	Baltus	1.51,741 min
20.	Bendsneyder	1.51,975 min
21.	Foggia	1.51,979 min
22.	Van den Goorbergh	1.51,983 min
23.	Dylan Kelly	1.52,202 min
24.	Guevara	1.52,280 min
25.	Gómez	1.52,334 min
26.	Tulovic	1.52,356 min
27.	Ramírez	1.52,722 min
28.	Hada	1.53,172 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Moto3

WM-Leader Holgado überru

Haarscharf vorbei: Holgado (#96) schnappte sich Öncü (#53) im Ziel

MOTOGP

Wenn Deniz Öncü auch vom ersten Training bis zur letzten Kurve seinen überlegenen Speed in Mugello unter Beweis gestellt hatte, schnappte ihm Daniel Holgado doch auf dem Zielstrich den Sieg weg.

Von: **Dian Sulistiyowati**

Er konnte einem schon leidtun. Deniz Öncü, der einstige Däumling des Asia Talent Cups und des MotoGP Rookies Cups ist mittlerweile zu einem stattlichen Jüngling erwachsen, mit allen Nachteilen für die kleinste GP-Klasse: Sein Speed ist zwar unverkennbar, doch seine Statur steht ihm immer wieder im Weg, wenn es darum geht, im Windschattenkampf die letzten Zentimeter auf dem Weg zum Sieg zu erkämpfen. In Mugello traf es ihn besonders bitter: „Ich hatte es die

MotoGP Rookies Cup

Rosenthaler im Regen top

In Mugello ging die Siegesserie von Ángel Piqueras zu Ende, und unter denen, die im Regen brillierten, war auch Jakob Rosenthaler. Doch das österreichische Happy End blieb aus.

Als es am Samstagnachmittag in Mugello kräftig schüttete, wurden auch die Kräfteverhältnisse im Rookies Cup kräftig durcheinandergewirbelt. Während Cup-Leader Ángel Piqueras zunächst seine Probleme hatte, auf Regenreifen seine Pace zu finden, machten sich die Fahrer aus dem Norden Europas dran, ihre Erfahrung bei nassen Bedingungen auszuspielen. Und zur größten Freude von Cup-Mentor Gustl Auinger, der zu seiner aktiven Zeit ebenfalls im Regen brillierte, waren auch die beiden Österreicher Jakob Rosenthaler und Leo Rammerstorfer auf dem Weg nach vorn, wenn dies bei Rammerstorfer auch nicht allzu lange dauerte. „Ich habe schnell ein gutes Gefühl gefunden, aber dann ist mir auf P7 das Vorderrad weggerutscht“, so Rammerstorfer. „Das war wirklich bitter.“ Rosenthaler hingegen war bis zur letzten Runde auf Podestkurs. Während Alberto Ferrández an der Spitze weit enteilt war, stritt sich Rosenthaler mit dem Italiener Guido Pini um den zweiten Platz, hinter ihnen klaffte eine Lücke von über einer halben Minute. Rosenthaler hatte immer wieder die Oberhand, doch auf der Zielgeraden konnte Pini wieder vorbeiziehen, als es in die letzte Runde ging. Rosenthaler hatte in der ersten Kurve die Innenlinie, kam Pini näher, doch da flog der Lokalheld mit einem Highsider ab, Rosenthaler konnte nicht ausweichen und ging ebenfalls zu Boden. „Das Motorrad lief noch, ich konnte es aufheben, doch dann starb der Motor ab“, schilderte der 17-jährige Österreicher die bitteren Momente. „Ich wollte versuchen, das Motorrad wieder in Gang zu bringen, doch statt mir schieben zu helfen, nahmen mit die Streckenposten das Motorrad weg.“

Dass er so gut mit der Spitze mithalten konnte, gab Rosenthaler aber auch für das zweite Rennen Aufwind. Er kämpfte lange in der Spitzengruppe, und während Máximo Quiles seinen zweiten Saisonsieg feiern konnte, wurde er nur 0,7 Sekunden dahinter Zehnter.“ ■ IP

CUP-STAND

	Fahrer	Punkte
1.	Ángel Piqueras (E)	178
2.	Máximo Quiles (E)	90
3.	Alberto Ferrández (E)	97
17.	Jakob Rosenthaler (A)	14
25.	Leo Rammerstorfer (A)	2

GOLD&GOOSE

Sieger Quiles (#28) an der Spitze

RED BULL

Jakob Rosenthaler: Potenzial aufgezeigt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

mpelt Öncü

letzten Runden probiert, und mir war klar: Ich kann dieses Rennen nur gewinnen, wenn ich mir einen Vorsprung herausfahre, und hoffe, dass er reichen wird", erzählte er nach dem Rennen. Und es reichte eben nicht. Obwohl Öncü mit fast 50 Metern Vorsprung auf die ansteigende Zielgerade von Mugello einbog, konnte WM-Leader Daniel Holgado, der auch noch im Tech3-Team fährt, wo Öncü letztes Jahr unterwegs war, kurz vor dem Zielstrich an ihm vorbeiziehen. Öncüs Teamchef Aki Ajo war trotzdem voll des Lobes: „Ich höre mir ungern Klagen der Fahrer über Körpergrößen in der Moto3 an, aber ich muss sagen, dass Deniz hier ein absolut beeindruckendes Rennen gefahren ist und wirklich alles gegeben hat. Ich bin stolz auf ihn." So etwas entweicht dem Weltmeistermacher selten. Auch Holgado gab zu: „Deniz war unglaublich schnell, aber wir konnten ihn im Windschatten immer wieder einholen. Und ich wusste auch aus der letzten Kurve heraus, dass es reichen würde." Doch nun folgt der Sachsenring, der keine so langen Geraden hat. „Dafür gibt es dort umso mehr Beschleunigungsphasen, in denen mein Gewicht im Weg ist", meint Öncü. „Aber ich werde alles geben, irgendwann wird es klappen."

Ayumu Sasaki war auch ständig im Kampf um den Sieg dabei, er wollte auch versuchen, mit Öncü vorn wegzuziehen, doch Holgado und Masiá konnten sie immer wieder im Windschatten einholen. „So gab es keine wirkliche Taktik für die letzte Runde", gab Sasaki zu. „Ich habe versucht, mich so gut wie möglich zu platzieren, schließlich wurde P3 draus, aber ich freue mich, wieder auf das Podest gefahren zu sein. Teamchef Peter Öttl hatte in Mugello doppelte Freude: Sein zweiten Pilot Colin Veijer setzte sich in der Verfolgergruppe durch und wurde Sechster. Dafür hatte das Prüstel-Team um so weniger Grund zur Freude: Sowohl Joel Kelso als auch Xavier Artigas fielen früh aus. ■

Vorschau GP Deutschland

ZEITPLAN

GP von Deutschland
(alle Zeitangaben in MESZ)

Freitag, 16. Juni 2023

9.00–9.35	Moto3	1. Training
9.50–10.30	Moto2	1. Training
10.45–11.30	MotoGP	1. Training
13.15–13.50	Moto3	2. Training
14.05–14.45	Moto2	2. Training
15.00–16.00	MotoGP	2. Training

Samstag, 17. Juni 2023

8.40–9.10	Moto3	3. Training
9.25–9.55	Moto2	3. Training
10.10–10.40	MotoGP	freies Training
10.50–11.05	MotoGP	Qualifying 1
11.15–11.30	MotoGP	Qualifying 2
12.50–13.05	Moto3	Qualifying 1
13.15–13.30	Moto3	Qualifying 2
13.45–14.00	Moto2	Qualifying 1
14.10–14.25	Moto2	Qualifying 2
15.00	MotoGP	Sprintrennen

Sonntag, 18. Juni 2023

9.45–9.55	Moto GP	Warm-up
10.00–10.35	MotoGP	Fahrerparade
11.00	Moto3	Rennen, 27 Rdn.
12.15	Moto2	Rennen, 28 Rdn.
14.00	MotoGP	Rennen, 30 Rdn.

STATISTIK

GP von Deutschland

Sieger 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha

Pole-Position 2022
Moto3: Izan Guevara (E), GasGas, 1.25,869 (= 153,9 km/h)
Moto2: Sam Lowes (GB), Kalex, 1.23,493 (= 158,2 km/h)
MotoGP: Francesco Bagnaia (I), Ducati, 1.19,931 (= 165,3 km/h)

Schnellste Runde 2022
Moto3: Deniz Öncü (TR), KTM, 1.26,253 (= 153,2 km/h)
Moto2: Augusto Fernández (E), Kalex, 1.24,331 (= 156,7 km/h)
MotoGP: Fabio Quartararo (F), Yamaha, 1.21,584 (= 161,9 km/h)

Rundenrekord
Moto3: Deniz Öncü (TR), KTM, 1.26,253 (= 153,2 km/h) (2022)
Moto2: Remy Gardner (AUS), Kalex, 1.23,767 (= 157,7 km/h) (2021)
MotoGP: Marc Márquez (E), Honda, 1.21,228 (= 162,6 km/h) (2019)

MOTO3-ERGEBNISSE

RENNERGEBNIS

Mugello (I) – 11. Juni 2023 6. Lauf zur Motorrad-Weltmeisterschaft; 89,165 km über 17 Runden à 5,245 km. 28 Fahrer gestartet, 22 gewertet. Wetter/Piste: trocken, Luft: 25 Grad, Asphalt: 33 Grad.

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückst.	Schn. Rd.	Punkte
1.	Daniel Holgado (E)	KTM	17	33.27,315 min	1.56,904 min	25
2.	Deniz Öncü (TR)	KTM	17	+0,051 sec	1.56,384 min	20
3.	Ayumu Sasaki (J)	Husqvarna	17	+0,056 sec	1.56,298 min	16
4.	David Alonso (COL)	GasGas	17	+0,172 sec	1.56,854 min	13
5.	Jaume Masiá (E)	Honda	17	+0,487 sec	1.56,616 min	11
6.	Collin Veijer (NL)	Husqvarna	17	+13,321 sec	1.57,319 min	10
7.	Diogo Moreira (BR)	KTM	17	+13,332 sec	1.56,959 min	9
8.	Riccardo Rossi (I)	Honda	17	+13,360 sec	1.56,777 min	8
9.	Stefano Nepa (I)	KTM	17	+13,429 sec	1.57,174 min	7
10.	Kaito Toba (J)	Honda	17	+13,460 sec	1.57,413 min	6
11.	Ivan Ortolá (E)	KTM	17	+14,146 sec	1.56,851 min	5
12.	Matteo Bertelle (I)	Honda	17	+14,243 sec	1.57,215 min	4
13.	Scott Ogden (GB)	Honda	17	+15,023 sec	1.57,538 min	3
14.	José Antonio Rueda (E)	KTM	17	+15,701 sec	1.57,613 min	2
15.	Ryusei Yamanaka (J)	GasGas	17	+15,744 sec	1.57,429 min	1
16.	Andrea Migno (I)	KTM	17	+20,945 sec	1.57,897 min	–
17.	Romano Fenati (I)	Honda	17	+23,062 sec	1.57,654 min	–
18.	David Salvador (E)	KTM	17	+38,743 sec	1.58,532 min	–
19.	Luca Lunetta (I)	KTM	17	+38,783 sec	1.58,483 min	–
20.	Mario Aji (RI)	Honda	17	+38,981 sec	1.57,920 min	–
21.	Joshua Whatley (GB)	Honda	17	+39,002 sec	1.58,574 min	–
22.	Ana Carrasco (E)	KTM	17	+40,085 sec	1.59,024 min	–
	Nicht gewertet					
	Taiyo Furusato (J)	Honda	16	+1 Runde	1.57,116 min	–
	Tatsuki Suzuki (J)	Honda	16	+1 Runde	1.56,918 min	–
	Vincente Pérez (E)	KTM	8	+9 Runden	1.57,142 min	–
	Joel Kelso (AUS)	CFMoto	7	+10 Runden	1.56,867 min	–
	Filippo Farioli (I)	KTM	1	+16 Runden	2.07,408 min	–

WM-STAND FAHRER

	Fahrer	Punkte
1.	Holgado	109
2.	Masiá	74
3.	Ortolá	68
4.	Moreira	64
5.	Sasaki	59
6.	Öncü	53
7.	Alonso	51
8.	Artigas	50
9.	Rueda	39
10.	Suzuki	38

WM-STAND MARKEN

	Marke	Punkte
1.	KTM	145
2.	Honda	99
3.	Husqvarna	62
4.	GasGas	59
5.	CFMoto	50

WM-STAND TEAMS

	Team	Punkte
1.	Leopard Racing	112
2.	Red Bull KTM Tech3	111
3.	Team MTA	101
4.	Red Bull KTM Ajo	92
5.	Liqui Moly Husqvarna Intact GP	77
6.	GasGas Aspar Team	77
8.	CFMoto PrüstelGP	62

STARTAUFSTELLUNG

	Fahrer	Zeit
1.	Öncü	1.56,020 min
2.	Kelso	1.56,558 min
3.	Sasaki	1.56,611 min
4.	Moreira	1.56,721 min
5.	Holgado	1.56,800 min
6.	Bertelle	1.56,864 min
7.	Nepa	1.56,885 min
8.	Artigas	1.56,986 min
9.	Rossi	1.57,003 min
10.	Ortolá	1.57,095 min
11.	Masiá	1.57,097 min
12.	Migno	1.57,343 min
13.	Furusato	1.57,358 min
14.	Pérez	1.57,402 min
15.	Ogden	1.57,474 min
16.	Alonso	1.57,518 min
17.	Suzuki	1.57,863 min
18.	Toba	1.58,606 min
19.	Rueda	1.57,494 min
20.	Salvador	1.57,628 min
21.	Yamanaka	1.57,665 min
22.	Fenati	1.57,854 min
23.	Veijer	1.57,861 min
24.	Fariolo	1.57,931 min
25.	Lunetta	1.58,427 min
26.	Aji	1.58,661 min
27.	Whatley	1.58,938 min
28.	Carrasco	1.59,593 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Italiener unter sich: Andrea Mantovani (#9), Matteo Ferrari (#11) und Mattia Casadei im ersten Rennen

MOTOGP

Heiße Stromer

Auch in Mugello brachen die MotoE den Rundenrekord und lieferten packende Kämpfe. Nach einem italienischen Podest im ersten Rennen dominierte Eric Granado das zweite, und die Intact-Teamkollegen Randy Krummenacher und Héctor Garzó lieferten sich in beiden Rennen sehenswerte Gefechte.

Von: **Imre Paulovits**

Bei Ducatis MotoE-Projektleiter Roberto Canè war die Anspannung nicht zu verkennen. Doch während er in Le Mans beim Debüt der Ducati V21L noch nervös war, war er nun neugierig, wie sich die WM-Fahrer auf der Strecke schlagen würden, wo dieses Motorrad den Großteil seiner Entwicklungszeit verbracht hat. Canè hatte hinterher ein breites Grinsen im Gesicht, denn wie schon bei seiner Premiere hat Ducatis E-Motorrad den bestehenden Rundenrekord, den Dominique Aegerter im Vorjahr aufgestellt hatte, um drei Sekunden unterboten.

Im ersten Rennen hatte sich an der Spitze relativ schnell eine rein italienische Gruppe formiert, die zunächst vier Mann stark war, bis Nicholas Spinelli stürzte und den Kampf um den Sieg seinen Landsleuten Andrea Mantovani, Matteo Ferrari und Mattia Casadei überließ. Der bärtige Mantovani aus dem MotoE-Team von RNF trotzte allen Angriffen und holte sich seinen ersten Sieg vor Ex-Weltcup-Sieger Ferrari. Mit etwas Abstand zu diesem Führungstrio tobte ein nicht weniger intensiver Kampf zwischen den Intact-Piloten Randy Krummenacher und Héctor Garzó, bei dem Krummenacher die meiste Zeit vorn lag, bis auf die letzten zwei Kurven, in denen sich Garzó den vierten Platz sicherte. Wie viel Spaß die beiden bei diesem Kampf hatten, zeigte sich hinterher noch in der Box, wo sie sich über den Kampf unterhielten. „Du hast in der letzten Runde einen Fehler gemacht, da konnte ich durch“, meinte Garzó. „Nein, ich war voll am Limit, du warst an dieser Stelle einfach besser“, erwiderte Krummenacher. Wenn sie diesmal auch nicht aufs Podest kamen, hatten sie doch die Stärke des Intact-Teams wieder unter Beweis gestellt.

Granado zurück

Hatte es bei dem Sprintrennen der MotoGP am Samstagnachmittag nur getröpfelt, begann es pünktlich zum nachfolgenden zweiten MotoE-Rennen aus Kübeln zu schütten. Aus dem nun erstmals in diesem Jahr bei einem Rennen auf Regenreifen ausgerückten Feld löste sich bald Eric Granado. Der Brasilianer, der bei den Vorsaison-Tests die schnellsten Runden gedreht hatte, musste wegen seiner beim Superbike-WM-Lauf in Assen erlittenen Kopfverletzung den Auftakt in Le Mans auslassen, und noch eine Woche zuvor hatten ihn die Ärzte für das Superbike-Wochenende in Misano nicht starten lassen. Doch nun fand er seinen Rhythmus und zog unaufhaltsam davon. Als auf dem Siegerpodest die brasilianische Hymne gespielt wurde, konnte Granado seine Tränen auch nicht mehr halten. „Ich bin wieder da, und ich werde nun um den Titel kämpfen“, zeigte er sich kämpferisch.

Die Intact-Piloten setzten ihren Zweikampf auch im Nassen fort, wenn diesmal auch etwas weiter hinten, und diesmal konnte sich Garzó etwas von Krummenacher lösen. Schon am Wochenende werden sie ihn auf dem Sachsenring fortführen. ■

ERGEBNIS 1. RENNEN

Mugello (I): 10. Juni 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Andrea Mantovani (I)	13.39,949 min
2.	Matteo Ferrari (I)	+0,152 s
3.	Mattia Casadei (I)	+0,488 s
4.	Hector Garzó (E)	+3,058 s
5.	Randy Krummenacher (CH)	+3,085 s
6.	Eric Granado (BR)	+4,608 s
7.	Kevin Manfredi (I)	+4,646 s
8.	Kevin Zannoni (I)	+4,725 s
9.	Jordi Torres (E)	+4,925 s
10.	Miquel Pons (E)	+5,846 s

ERGEBNIS 2. RENNEN

Mugello (I): 10. Juni 2023

	Fahrer	Zeit/Rkstd.
1.	Eric Granado (BR)	11.25,573 min
2.	Kevin Manfredi (I)	+1,301 s
3.	Matteo Ferrari (I)	+1,666 s
4.	Nicolas Spinelli (I)	+2,513 s
5.	Jordi Torres (E)	+4,269 s
6.	Hector Garzó (E)	+4,456 s
7.	Randy Krummenacher (CH)	+7,157 s
8.	Mika Pérez (E)	+7,486 s
9.	Alessandro Zaccone (I)	+7,530 s
10.	Kevin Zannoni (I)	+15,572 s

WM-STAND

1.	Torres	63 Punkte
2.	Ferrari	61
3.	Garzó	59
4.	Krummenacher	45
5.	Manfredi	38
6.	Mantovani	35
7.	Granado	35
8.	Zannoni	35
9.	Casadei	29
10.	Zannone	27

MOTOGP

Mantovani holte seinen ersten MotoE-Sieg

MOTOGP

Im Regen wiedererwacht: Eric Granado holte Sieg 11

LEKL

Teamkampf: Garzó (#4) und Krummenacher

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Alleskönner

50 Ausgaben **MOTORSPORT *aktuell***
frei Haus plus Extra Ihrer Wahl sichern!

FÜR SIE ZUR WAHL

€ 30 TankBON-Gutschein
Ohne Zuzahlung

1 3 4 0

Brüder MANNESMANN Ecoline Werkzeugset

41-teiliges Werkzeugset in nachhaltigem Bambuskoffer

- Umschaltknarre, Schraubgriff
- Verlängerung, Bitadapter
- 10 Steckschlüsseleinsätze
- 20 Bits, verchromt
- 7 Innensechskantschlüssel

Zuzahlung: 1,– €

1 7 6 4

Direkt bestellen und Abo-Vorteile sichern: • Jeden Mittwoch brandaktuelle News frei Haus • Tolles Extra dazu

motorsport-aktuell.com/angebot

oder telefonisch 0781 639 6651

Bestell-Nr. MSA1PRE (selbst lesen), MSA1PRG (verschenken) – 50 Ausgaben MOTORSPORT *aktuell* für zzt. 145,– € (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. jeweils 2,90 €) – ggf. zzgl. einmalig des jeweiligen Zuzahlungsbetrags für das Extra. Es besteht ein 14-tägiges Widerrufsrecht. Auslandspreise auf Anfage.

Angebot der Abonnenten Service Center GmbH, Hauptstr. 130, 77652 Offenburg in gemeinsamer Verantwortlichkeit mit Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG und Motor Presse Hamburg GmbH & Co. KG Verlagsgesellschaft. Alle Preise in Euro inkl. ges. MwSt. und Versand. Sie haben ein gesetzliches Widerrufsrecht. Die Belehrung können Sie unter shop.motorpresse.de/agb abrufen. Dort finden Sie auch die für den Vertrag geltenden Allgemeinen Geschäftsbedingungen. **Datenschutzinfo:** Kontakt zum Datenschutzbeauftragten: Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel. 0781-6396102. Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO) solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich. Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sollten wir ihre Daten in einen Staat außerhalb der Europäischen Union übermitteln, stellen wir sicher, dass Ihre Daten gemäß Art. 44ff. DSGVO geschützt sind. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde. Details unter: shop.motorpresse.de/datenschutz | Bei großer Nachfrage kann es zu Lieferverzögerungen kommen. Dieses Angebot gilt nur in Deutschland (Auslandskonditionen bitte auf Anfrage) und solange der Vorrat reicht. Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG, Leuschnerstr. 1, 70174 Stuttgart, Handelsregister: Stuttgart HRA 9302

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

102. Tourist Trophy

TT-Aliens Hickman und Dunlop

BÖRNER

Michael Dunlop: Beide Supersport-Rennen mit Rekordzeit gewonnen

Die acht Solo-Siege auf der Isle of Man teilten sich zu gleichen Teilen Michael Dunlop und Peter Hickman. Dunlop liegt nun mit 25 Siegen nur noch einen hinter seinem Onkel Joey. Die Birchalls gewannen beide Sidecar-Rennen.

Von: **Toni Börner**

Michael Dunlop und Peter Hickman haben bei der diesjährigen TT Rekorde am laufenden Band gebrochen. Dazu fuhr Dean Harrison in allen Klassen, in denen er mitfuhr, aufs Podest. Die Konkurrenz musste auf Pech oder technische Pannen dieser drei TT-Aliens hoffen.

Im Senior-Rennen machte Hickman von Anfang an klar: Das wird mein Rennen. „Meine Superbike-BMW hat sich 14 Tage lang wie eine Wildsau benommen, das Motorrad ist mich gefahren und nicht ich das Motorrad“, grinste er nach seinem Sieg nach sechs Runden. „Aber meine FHO-BMW-Jungs haben es schließlich hinbekommen, da hat die M 1000 RR richtig Spaß gemacht.“ So triumphierte Hickman vor Harrison auf der Kawasaki. Während Hickman und Harrison über die Woche mit dem Superbike immer schneller wurden, konnte Dunlop dieses Tempo nicht mitgehen und wurde „nur“ Dritter. „So läuft das eben manchmal. Hut ab vor den anderen beiden, die haben einen Mega-Job gemacht“, fasste er zusammen. „Wir haben uns leider beim Setup etwas verrannt.“ Die letzten beiden Runden der Senior-TT fuhren Hickman und Dunlop sogar auf der Straße zusammen.

Dunlop gewann 2023 die Superbike-TT, beide Supersport-Rennen und eines bei den Super-Twins – im zweiten hatte er einen technischen Ausfall. Damit konnte er John McGuinness in der ewigen Bestenliste überholen und sich mit 25 Triumphen auf Rang 2 hinter seinen Onkel Joey schieben. Die Siege in den beiden Superstock-Rennen, dem zweiten Twin und der Senior holte Hickman. Er hat nun 13 Mal auf der Insel Man gewonnen. Im zweiten Superstock-Lauf stellte er außerdem einen neuen Streckenrekord auf: 136,358 mph / 219,45 km/h. Dunlop gelang als erstem Fahrer ein Schnitt von über 130 Meilen pro Stunde auf einer Supersport-600-Maschine. Im zweiten Rennen kam er auf der letzten Runde auf einen Schnitt von 130,403 mph (209,86 km/h).

Rico Penzkofers „Rekord“ als schnellster Deutscher bei der Isle of Man TT hat nach fast zwölf Jahren David Datzer unterboten. „Das war noch ein ganz versöhnlicher Abschluss“, konstatierte er. „Ich hatte einige Tage eine Grippe und habe daher etwas gebraucht, um auf Speed zu kommen. Auf die letzten zwei Runden haben wir noch einen weichen Reifen genommen, der hat super funktioniert, und ich konnte am Schluss meine schnellste Runde fahren.“ In der Liste der Top 100 der schnellsten TT-Racer liegt Julian Trummer aus Österreich auf Rang 39. ■

BÖRNER

Senior-TT: Michael Dunlop (#6), Peter Hickman (#10) und Dean Harrison (#2)

ERGEBNISSE TOURIST TROPHY 2023

Superstock TT 1. Rennen (6. Juni, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	51.05,245 min
2.	Michael Dunlop (GB)	Honda	+23,172 s
3.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+37,999 s
17.	Julian Trummer (A)	Yamaha	+3.47,873 min
25.	David Datzer (D)	BMW	+4.45,519 min

SuperTwin TT 1. Rennen (6. Juni, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Michael Dunlop (GB)	Paton	56.21,5 min
2.	Mike Browne (GB)	Paton	+26,783 s
3.	Jamie Coward (GB)	Kawasaki	+29,02 s
4.	Peter Hickman (GB)	Yamaha	+55,065 s
5.	Josh Brookes (AUS)	Kawasaki	+1.06,194 min

Sidecar TT 2. Rennen (7. Juni, 364,350 km, 6 Runden à 60,725 km)

	Fahrer/Beifahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Ben Birchall / Tom Birchall (GB/GB)	Honda LCR	56.41,816 min
2.	Peter Founds / Jevan Walmsley (GB/GB)	Honda LCR	+9,147 s
3.	Ryan Crowe / Callum Crowe (GB/GB)	Honda LCR	+56,779 s
4.	Tim Reeves / Mark Wilkes (GB/GB)	Yamaha LCR	+2.33,097 min
5.	Steve Ramsden / Mathew Ramsden (GB/GB)	Honda LCR	+3.12,059 min

Supersport TT 2. Rennen (7. Juni, 242,9 km, 4 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Michael Dunlop (GB)	Yamaha	01:10.50,234 h
2.	Peter Hickman (GB)	Triumph	+9,617 s
3.	Dean Harrison (GB)	Yamaha	+34,428 s
4.	Davey Todd (GB)	Honda	+46,306 s
5.	Jamie Coward (GB)	Yamaha	+1.07,929 min

Superstock TT 2. Rennen (9. Juni, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	50.48,300 min
2.	Michael Dunlop (GB)	Honda	+17,184 s
3.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+58,020 s
4.	Conor Cummins (GB)	Honda	+1.16,320 min
22.	David Datzer (D)	BMW	+4.48,218 min

SuperTwin TT 2. Rennen (9. Juni, 182,175 km, 3 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Peter Hickman (GB)	Yamaha	56:55,113 min
2.	Pierre Yves Bian (F)	Paton	+47,784 s
3.	Joshua Brookes (AUS)	Kawasaki	+49,785 s
4.	Stefano Bonetti (I)	Paton	+1.17,183 min
5.	Rob Hodson (GB)	Kawasaki	+1.24,759 min

Senior TT (10. Juni, 364,350 km, 6 Runden à 60,725 km)

	Fahrer	Motorrad	Zeit/Rückst.
1.	Peter Hickman (GB)	BMW	01:42.29,488 h
2.	Dean Harrison (GB)	Kawasaki	+19,989 s
3.	Michael Dunlop (GB)	Honda	+40,422 s
18.	Julian Trummer (A)	Honda	+7.59,269 min
25.	David Datzer (D)	BMW	+9.30,592 min

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Speedway Grand Prix Teterow

Zmarzlik, wer sonst?

Bartosz Zmarzlik unterstrich auf der schwierigen Bahn in Teterow, dass er derzeit zweifelsfrei der einzige Anwärter auf den Weltmeistertitel ist. Der Pole konnte seine Führung im Gesamtklassement von drei auf 12 Punkte ausbauen.

Von: **Andreas Fahldiek**

Im Mittelpunkt dieses vierten Speedway-GP stand bereits im Vorfeld die Diskussion um den Zustand der Bahnbeschaffenheit. Offensichtlich und nach Aussagen einiger Fahrer war die Bahn in einem besseren Zustand als im letzten Jahr. Aber WM-würdig war sie immer noch nicht.

Schon frühzeitig bildeten sich in beiden Kurven tückische Rillen, die die Fahrer zu höchster Aufmerksamkeit zwangen. Dennoch gab es etliche Aufsteiger, abrupte Kurswechsel und auch Stürze aufgrund der Beschaffenheit der Bahn.

Die Innenbahn war ein Garant für drei oder zwei Punkte. Einzig der Wildcard-Fahrer Kai Huckenbeck schaffte es, in Lauf 14 nur einen Punkt von der Innenbahn aus zu ergattern. Der Deutsche blieb weit hinter den Erwartungen zurück und muss unbedingt seine Starts verbessern, um unter anderem seine Wildcard in der anstehenden Europameisterschaft zu rechtfertigen.

Die Überraschung des Abends war GP-Neuling Kim Nilsson, der sein bestes WM-Rennen bestritt und sich erstmals für den Finallauf qualifizieren konnte. Am Ende überstrahlte Titelverteidiger Zmarzlik mit einer eindrucksvollen Performance seinen zweiten Saison-Sieg: „Ich bin sehr glücklich darüber, denn ich war schon oft im Finale in Teterow, aber habe noch nie hier gewonnen. Heute habe ich es geschafft, und ich bin sehr stolz darauf“, sagte der Weltmeister. Der nächste GP findet am 24. Juni im polnischen Gorzow statt. ■

QUASCHNING

Finale: Zmarzlik vor Doyle (blau), Holder (gelb), Nilsson (weiß)

SPEEDWAY GRAND PRIX

Teterow (D), 10. Juni

1.	Bartosz Zmarzlik (PL)	13 Punkte
2.	Jason Doyle (AUS)	9
3.	Jack Holder (AUS)	10
4.	Kim Nilsson (S)	7
5.	Leon Madsen (DK)	9
6.	Anders Thomsen (DK)	9
7.	Robert Lambert (GB)	10
8.	Dan Bewley (GB)	11
9.	Tai Woffinden (GB)	7
16.	Kai Huckenbeck (D)	3

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 4 von 10 Rennen

1.	Bartosz Zmarzlik	70 Punkte
2.	Jack Holder	58
3.	Jason Doyle	54
4.	Fredrik Lindgren (S)	52
5.	Martin Vaculik (SK)	48
6.	Leon Madsen	42
7.	Robert Lambert	42
8.	Dan Bewley	41
9.	Tai Woffinden	32
17.	Kai Huckenbeck	1

Supermoto-WM St. Wendel

Deutsch-österreichisches Festival

Veranstalter ADAC und die deutschsprachigen Fahrer belohnten sich bei der Rückkehr der Supermoto-WM ins Saarland mit einem wahren Fest. St. Wendel war fest in deutsch(sprachig)er Hand. Hauptgewinn: Weltmeister Marc-Reiner Schmidt.

Von: **Thomas Schiffner**

Mit dem klugen Schachzug, die S1-DM von St. Wendel nach Lignières zu verlegen, öffnete sich für ein Dutzend DM-Piloten die Chance, einmal WM-Luft zu schnuppern. Und nicht nur das: Unter den ersten zehn im WM-Gesamtklassement im Wendelinus-Park stand die Zahl von vier Deutschen und zwei Österreichern!

Das Einzige, was der Ex-Weltmeister Thomas Chareyre (TM) an diesem Wochenende gewann, war der Punkt für die Superpole. Dann übernahm Markenkollege MRS: Schmidt gewann am Samstag „Race 1“, am Sonntag das „Fast Race“ und das Superfinale. Direkt hinter ihm in allen drei Rennen: der aufstrebende KTM-Pilot aus Austria, Lukas Höllbacher. Da der Ranshofener in allen drei Läufen vor Chareyre blieb, half er nicht nur sich selbst, sondern auch Schmidt: Der Friedrichshafener konnte vier Punkte Rückstand auf Chareyre in einen 19-Punkte Vorsprung auf den Franzosen verwandeln. Und „Luki“ Höllbacher fehlen nur noch elf Punkte auf Platz 2.

Beeindruckend auch die Leistungen der nicht-permanenten WM-Starter: Markus Class (Husqvarna) überholte im ersten Lauf Chareyre, stürzte dann aber. Es folgten zwei Podiumsplätze. Nico Joannidis (TM) fuhr dreimal unter die ersten sieben und wurde Fünfter! Der 24-jährige Andy Buschberger setzte den Trend fort und liegt auf WM-Rang 6. ■

SUPERMOTO-WM

Sankt Wendel (D), 10./11. Juni

1.	Marc-R. Schmidt (D), TM	1-1-1
2.	Lukas Höllbacher (A), KTM	2-2-2
3.	Thomas Chareyre (F), TM	3-4-4
4.	Elia Sammartin (I), TM	4-6-5
5.	Nico Joannidis (D), TM	6-5-7
6.	Markus Class (D), Husqvarna	0-3-3
7.	Steve Bonnal (F), TM	5-8-9
8.	Tim Szalai (F), Husqvarna	7-11-6
9.	And. Buschberger (A), Husqv.	10-9-8
10.	Jan Deitenbach (D), Husqv.	8-10-14

MEISTERSCHAFTSSTAND

Nach 3 von 6 Läufen

1.	Marc-Reiner Schmidt	220 Punkte
2.	Thomas Chareyre	201
3.	Lukas Höllbacher	190
4.	Steve Bonnal	142
5.	Elia Sammartin	134
6.	Andreas Buschberger	115
7.	Youry Catherine (F)	113
8.	Milan Sitniansky (CZ)	101
11.	Markus Class	75
15.	Nico Joannidis	45

XIEM

Freudenschrei: Triple-Sieger Schmidt

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Halbzeit im Talkessel

MXGP-Start: Seewer (#91) vorn, Prado (#61) daneben, Herlings (#84) schon weit hinten

WASNER

Beim neunten Lauf zur Motocross-WM im Teutschenthaler Talkessel gelang dem Spanier Jorge Prado (GasGas) mit drei Laufsiegen ein perfektes Wochenende. Herausforderer Jeffrey Herlings (KTM) stürzte hart und konnte zu Lauf 2 nicht mehr antreten. In der MX2-Klasse feierte KTM-Werkspilot Liam Everts seinen ersten GP-Sieg unter den Augen von Vater Stefan und Opa Harry.

Von: **Frank Quatember**

Der deutsche WM-Lauf bei strahlendem Sonnenschein bot den Tausenden Fans im Talkessel praktisch alles: Leidenschaft und Drama, strahlende Sieger und verwundete Verlierer. Und auch Motorsport-Geschichte wurde geschrieben an diesem Wochenende beim ebenso geliebten wie gefürchteten Deutschland-GP.

Wie gewohnt dominierte Jorge Prado das Qualifying der MXGP-Klasse am Samstag vor dem Schweizer Seewer, während Superstar Jeffrey Herlings bereits hier seine liebe Mühe und Not mit der harten und schwierigen Strecke hatte und einen Sturz gerade noch so vermeiden konnte. Tags drauf zog bei fast 30 Grad Hitze zunächst Seewer in Lauf 1 den Holeshot, gefolgt von Prado und Herlings.

Herlings' Startplatz leer

Beide Weltmeister machten von Beginn an enorm Druck auf den kleinen Yamaha-Piloten. Herlings war in seinem Element, kassierte in Runde 6 zunächst Prado und griff ohne Atempause Seewer an. Der wehrte sich verzweifelt, doch in Runde 12 gab es kein Halten mehr, und „The Bullet" übernahm die Spitze. Prado nutzte clever die kurze Unsicherheit von Seewer und passierte Sekunden später ebenfalls den Eidgenossen. Herlings kam nun unter Druck und Prado Meter um Meter näher. Das Drama nahm seinen Lauf … Beim Überrunden fand Herlings vor einem Sprung keine Spur, knallte mit dem Vorderrad in ein Loch und überschlug sich spektakulär. Sein Rennen war gelaufen. Er quälte sich unter Schmerzen rundenlang um den Kurs und wurde im Ziel auf Rang 20 gewertet. Sein Startplatz zu Lauf 2 blieb leer. Eine offizielle Erklärung, wie schwer Herlings sich verletzt hat, gab es am Sonntag nicht mehr.

> Mit dem ersten Tagessieg von Liam Everts wurde es historisch. Vater Stefan und Opa Harry errangen zusammen 14 WM-Titel.

Den Lauf gewann Prado vor Seewer und dem starken Ruben Fernández auf der Werks-Honda. Der Startsieg in Lauf 2 ging überraschend an Glenn Coldenhoff (Yamaha). Der Niederländer lieferte sich mit Verfolger Jorge Prado lange ein sehenswertes Duell.

Sturz in der Startphase

Der Galizier wartete lange, nutzte aber kurz vor Ultimo einen Fehler des Yamaha-Piloten und holte sich den Tagessieg vor Coldenhoff inklusive nun deutlicher Führung in der WM. Seewer hatte Pech, stürzte in der Startphase, schaffte es aber trotzdem nach rasanter Jagd noch fast bis auf das Tagespodium. Das verhinderte auf der letzten Rille der Spanier Fernández.

Die Deutschen zogen sich gut aus der Affäre: Die Thüringer Koch-Brüder Tom und Tim jubelten über die Plätze 10 und 13 in der Tagestabelle. Und der angeschlagene Henry Jacobi sowie Maximilian Spies waren mit Rang 16 bzw. 17 nicht unzufrieden.

In der MX2-Klasse meldeten sich zunächst mit Jago Geerts und Kay de Wolf zwei Piloten zum Dienst, die alles andere als topfit waren. Der Belgier tauchte trotz Handverletzung überraschend im Kessel auf, und WM-Leader De Wolf kämpfte trotz

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

WASNER

Beste Titelchancen: Teutschenthal-Doppelsieger Jorge Prado

schwerer Fußprellung unter der Woche tapfer um jeden WM-Punkt. Beide erreichten am Ende ihr Ziel und verschafften sich damit eine kleine Atempause bis zum Indonesien-GP in 10 Tagen. Lauf 1 dominierte trotz Holeshot von Liam Everts der erst 16-jährige Lucas Coenen (Husqvarna).

Coenens eigene Liga

Der belgische Teenager fuhr in seiner eigenen Liga und distanzierte das gesamte Feld. Liam Everts und KTM-Teamkollege Andrea Adamo belegten die weiteren Plätze auf dem Laufpodium. Lauf 2 war zunächst ein Spiegelbild des ersten Rennens. Coenen knackte erneut nach wenigen Sekunden Everts junior und fuhr dem Tagessieg entgegen. Doch in Runde 11 folgte der Alptraum. Coenen blieb urplötzlich mit technischem K.o. stehen und musste verzweifelt zusehen, wie Landsmann Everts und das komplette Feld an ihm vorbeifuhren. Mit dem ersten Tagessieg von Liam Everts wurde es historisch. Der 18-jährige Belgier setzte die ruhmreiche Sieg-Tradition von Vater Stefan und Opa Harry fort, die gemeinsam 14 WM-Titel erringen konnten. Was für ein Triumph! ■

NACHRICHTEN

KIN

RODEO AN LETTENBICHLER

Das Erzbergrodeo in Eisenerz über 30 Kilometer bergauf gilt als eine der härtesten Hardenduro-Prüfungen weltweit. Bester Bergkletterer unter 1800 Teilnehmern war – wie im Vorjahr – KTM-Werkspilot Manuel Lettenbichler. Er schaffte es in 2:31 Stunden auf den Gipfel und konnte SuperEnduro-Weltmeister Billy Bolt (Husqvarna) exakt 11 Minuten hinter sich lassen. Der Kanadier Trystan Hart (KTM) hatte zwischenzeitlich geführt, musste aber Bolt und Lettenbichler ziehen lassen. Im Geröllfeld „Carls Dinner“ führte noch Bolt, danach übernahm der Bayer die Führung und gab sie nicht mehr ab. Mario Roman (Sherco) stürzte und erreichte das Ziel nicht. In der Hardenduro-WM konnte Lettenbichler (41 Punkte) seinen Vorsprung auf 12 Punkte ausbauen; Zweiter ist Hart (29), Dritter Bolt (28).

VIER DEUTSCHE IM FINALE

Erfolgreich für die deutschen Teams endete das Semifinale der Bahn-Seitenwagen-EM im niederländischen Loppersum, bei dem sich die ersten sechs für das Finale am 12. August in Bad Hersfeld qualifizierten: Manuel und Melanie Meier gewannen, Markus Brandhofer/Sandra Mollema wurden Dritte, Imanuel Schramm/Nadin Löffler Fünfte und Marco Hundsrucker/Kim Kempa Sechste. Oliver Möller (8.) und Jan Kempa (10.) schieden aus. Die Titelverteidiger Markus Venus/Markus Eibl sind für das Finale gesetzt, Venus brach sich allerdings bei einem Sturz letzten Donnerstag in Altrip das Sprunggelenk, Eibl vier Mittelhandknochen.

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MXGP

Teutschenthal (D): 11. Juni, 9. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 27 Grad. **1. Lauf:** 33 Fahrer gestartet,
33 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	35.40,568 min = 48,133 km/h
2.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 2,403 s
3.	Ruben Fernández (E)	Honda	18	+ 5,148 s
4.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 8,987 s
5.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 11,460 s
6.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 21,543 s
7.	Calvin Vlaanderen (NL)	Yamaha	18	+ 27,665 s
8.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 36,362 s
10.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 49,613 s
12.	Henry Jacobi (D)	KTM	18	+ 1.14,916 min

Teutschenthal (D): 11. Juni, 9. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 27 Grad. **2. Lauf:** 31 Fahrer gestartet,
31 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Jorge Prado (E)	GasGas	18	35.20,753 min = 48,583 km/h
2.	Glenn Coldenhoff (NL)	Yamaha	18	+ 8,734 s
3.	Romain Febvre (F)	Kawasaki	18	+ 30,156 s
4.	Ruben Fernández (E)	Honda	18	+ 32,916 s
5.	Jeremy Seewer (CH)	Yamaha	18	+ 33,538 s
6.	Mitchell Evans (AUS)	Kawasaki	18	+ 47,974 s
7.	Alberto Forato (I)	KTM	18	+ 53,546 s
10.	Tom Koch (D)	KTM	18	+ 1.12,371 min
12.	Tim Koch (D)	Suzuki	18	+ 1.22,616 min
13.	Valentin Guillod (CH)	Honda	18	+ 1.28,888 min

WM-STAND MXGP

1.	Jorge Prado	453 Punkte
2.	Jeffrey Herlings	386
3.	Romain Febvre	347
4.	Ruben Fernández	337
5.	Jeremy Seewer	320
6.	Glenn Coldenhoff	304
7.	Calvin Vlaanderen	286
9.	Valentin Guillod	205
17.	Tom Koch	88
21.	Maximilian Spies (D)	53

1.	GasGas	459 Punkte
2.	Yamaha	448
3.	KTM	431

MOTOCROSS-GP DEUTSCHLAND/MX2

Teutschenthal (D): 11. Juni, 9. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 27 Grad. **1. Lauf:** 32 Fahrer gestartet,
32 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Lucas Coenen (B)	Husqvarna	18	35.45,001 min = 48,034 km/h
2.	Liam Everts (B)	KTM	18	+ 7,850 s
3.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 17,812 s
4.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 19,037 s
5.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 41,158 s
6.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 50,070 s
7.	Oriol Oliver (E)	KTM	18	+ 52,110 s
8.	Mikkel Haarup (DK)	KTM	18	+ 53,286 s
9.	Marcel Stauffer (A)	KTM	18	+ 1.05,176 min
16.	Mike Gwerder (CH)	KTM	17	+ 1 Runde

Teutschenthal (D): 11. Juni, 9. WM-Lauf,
Wetter: sonnig, 27 Grad. **2. Lauf:** 30 Fahrer gestartet,
30 gewertet, 18 Runden à 1,590 km (= 28,620 km)

	Fahrer	Motorrad	Rdn.	Zeit/Rückstand
1.	Liam Everts (B)	KTM	18	35.53,939 min = 47,834 km/h
2.	Andrea Adamo (I)	KTM	18	+ 12,418 s
3.	Thibault Benistant (F)	Yamaha	18	+ 16,225 s
4.	Mikkel Haarup (DK)	KTM	18	+ 20,150 s
5.	Roan v. d. Moosdijk (NL)	Husqvarna	18	+ 27,070 s
6.	Jan Pancar (SLO)	KTM	18	+ 34,260 s
7.	Jago Geerts (B)	Yamaha	18	+ 39,342 s
9.	Marcel Stauffer (A)	KTM	18	+ 45,169 s
15.	Mike Gwerder (CH)	KTM	18	+ 1.42,733 min
17.	Peter König (D)	KTM	17	+ 1 Runde

WM-STAND MX2

1.	Andrea Adamo	405 Punkte
2.	Thibault Benistant	392
3.	Kay de Wolf	388
4.	Roan van de Moosdijk	345
5.	Jago Geerts	341
6.	Liam Everts	329
7.	Simon Längenfelder (D)	259
8.	Lucas Coenen	255
20.	Mike Gwerder	43
24.	Marcel Stauffer	31

1.	Yamaha	479 Punkte
2.	Husqvarna	441
3.	KTM	422

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

MOTOR SPORT aktuell

MOTORMARKT

Der schnelle Markt für schnelle Autos und Motorräder

Aston Martin

Aston Martin DBX, EZ 10/2022, Vorführwagen, 2900 km, 405 kW (551 PS), Fzg.-Nr. 206047, xenon grey, 189.007,- € (MwSt. awb.). Aston Martin Hamburg, Nord-Ostsee Automobile GmbH & Co. KG, Poppenbütteler Weg 5, 22339 Hamburg, www.astonmartin-hamburg.com, Tel. 040/538009007 H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60306

BMW

2000 BMW Z8, Farbrarität 3x gebaut, dt. Erstauslieferung, Alpina & Original-Felgen, „Geburtsbuch". Cargold Collection Hamburg GmbH, Weg beim Jäger 224-226, 22335 Hamburg, Tel. 040/25335000, www.cargold-collection.com H

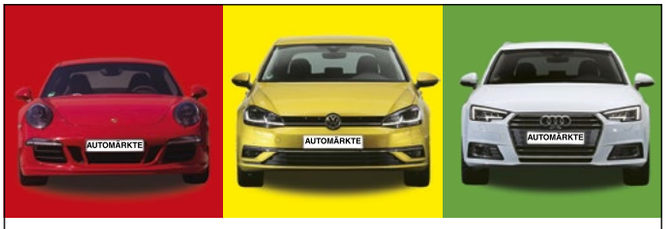
BMW M & ALPINA TRACKDAYs, freies Fahren, Clubevents, Gastfahrer. www.M-CLUB.de

Dodge

Charger 66, 5,2L, 230 PS, 1.Hd., 26470 mls, H-Gutachten, TÜV, Felgen, Reifen, Stoßdämpfer & Inspektion neu, orig.Zustand, nur 34.500,- €. Tel. 0152/29362733

Ferrari

1988 Ferrari GTS Turbo, erst 56.000 km, Classiche Certificate, Matching No. & Colours, € 117.500,-. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, www.cargold.com H



Gesucht. Gefunden. Gekauft.

Jetzt Code scannen, suchen, finden und kaufen →

marktplatz.auto-motor-und-sport.de

Lamborghini

Spezial-Sportwagenversicherung, günst. Beiträge. asfimo GmbH, Tel. 02402/768989 H

Mercedes

SLS- / G-PARADE: div. Modelle ab Lager. WIR KAUFEN AN! Kfz-Handel am Tegernsee, varex@varex.com, 08022/6607080H

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60245

230 SL, Bj. 7/1965, 22349 km, 110 kW (150 PS), silber, 3 Besitzer, H-Kennzeichen, Leder, VB 90.000,- €. 51147 Köln, Tel. +15732350525

mehr: motor-klassik.de Nr. 60269

Mercedes SL 280, EZ 3/98, 5-Gang-Sportschaltung, designo-rot-metallic, Hardtop, Klima, elektr. Stoffdach, TOP-Zustand 2+, 110000 km, Leder schwarz, Insp./HU neu, seit 10 Jahren in meiner Sammlung, alle Wartungen regelmäßig bei Mercedes, ein klassischer Roadster zum Saisonstart mit Wertsteigerungspotential 23.900,- €. Tel. 0171/1739797, jmeinen@live.de

Ankauf von Mercedes SLS AMG Coupé. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

190 E 2.3, DTM 92 Sondermodell. H-Gutachten. Familienbesitz. 84453 Mühldorf. Email: gerhard.frevel@googlemail.com

mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr.60270

Ankauf Mercedes G ab Baujahr 2018. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

Oldtimer

1952 Veritas Dyna Cabriolet, Mille Miglia tauglich! Rarität: Einer von 10? Viele Originaldokumente vorhanden. Cargold Collection GmbH, Innstr. 43, 83022 Rosenheim, Tel. 08036/7006, cargold.com H

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Porsche

Für Ihren PORSCHE nur Original-Nachrüstungen

- DAB-Radio
- ParkAssistent
- Sport Chrono Uhr
- Verkehrszeichenerkennung
- Rückfahrkamera mit dyn. LL
- ACC Abstandsregeltempostat
- Spurwechsel-/Abbiegeassistent

100% wie ab Werk! Für viele Porsche - auch für die ganz neuen Modelle. www.digitaletechnik.de, 08141/512470 H

997 Carrera 4S Coupé PDK, 23000 km, unfallfrei, EZ 10/2008, Saison, Autom., Sport+, scheckh.gepfl. PZ, TopZustand: 86.600,- €. Hamburg, Tel. 0151/15029221
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60285

997 Carrera Coupé, 14000 km, unfallfrei, 1. Hd., EZ 09/2006, Saison, Schalter, Sportsitze, SportChrono, Traumzustand: 78.450,- €. Köln, Tel. 0151/15029221
mehr: marktplatz.auto-motor-und-sport.de Nr. 60284

www.MODENA.de - Tel. 06327-97700 H

Ankauf von Porsche, neu und gebraucht. Unkomplizierte Abwicklung. Tel. 0172/4310800

Auflösung einer privaten Sammlung. MB Pagoden/MB 3.5. Cabrio; Porsche 993 Turbo; AH 3000 MK II; MB SL 60 AMG etc. Fahrzeugliste anfordern unter E-Mail: carcollection@web.de

www.Rennsportshop.com

Renn/Rallye

Hewland Vertrieb Deutschland, Wartung, Verkauf, großes E-Lager. Tel. 02242/6840, E-mail: motorsportRiegl@aol.com H

VW

VW Golf GTI Clubsport, Neufahrzeug, 20 Extras, ohne Zul., 0 km, NP 51.000,- €, Preis 39.900,- €. Tel. 0162/3203533

Immobilien

Wohnanlagen in Süddeutschland gesucht! Im Auftrag unserer Investoren suchen wir Wohnanlagen ab 20 Wohnungen! 0821/4860900, www.knipfer-immobilien.de H

Verschiedenes

Leder und Alcantara für PKWs, qm ab 40,- €. Tel. 0221/9712233, www.autoleder-service.de H

Bücher:
www.motorbuch-versand.de

Versicherungen

Versicherungen für den Motorsport
sportvers.de
Rennkasko
Veranstalterhaftpflicht

MOTORSPORT aktuell MOTORMARKT ANZEIGEN-SERVICE

Anzeigenannahme: Tel. 0711/182-188 (Mo.–Do. von 8–17 Uhr, Fr. von 8–16 Uhr) Fax: 0711/182-1783

Anzeigen-Coupon bitte vollständig ausgefüllt und unterschrieben einsenden an:

oder auch über unseren elektronischen Bestellcoupon unter **www.bestell-coupon.de/msa**

Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Fahrzeugmarkt MSA
D-70162 Stuttgart

Anzeigentext: (Pro Zeile ca. 30 Zeichen inkl. Satzzeichen und Zwischenräume)

msa 27/23

Bitte veröffentlichen Sie den Text _____ mal ab der nächstmöglichen Ausgabe

Und zwar in der Rubrik _____

unter ❑ Autos ❑ Motorräder

❑ als Privatanzeige

❑ als gewerbliche Anzeige (wird mit "H" gekennzeichnet)

❑ mit Foto (max. Höhe 35 mm)
privat zzgl. 30,– €
gewerbl. zzgl. 50,– € (Mindestgröße 3 Zeilen)

❑ unter Chiffre zzgl. 10,– €

Bitte senden Sie mir gegen Berechnung ein Exemplar von:

❑ MOTORSPORT aktuell € 2,90
❑ MOTORRAD € 4,50
❑ auto motor und sport € 4,90
❑ sport auto € 5,50

Bitte ankreuzen	Gewünschte Kombination (gilt nur für die Bundesrepublik Deutschland)	Anzeigenpreise privat € bis 4 Zeilen	jede weitere Zeile	Anzeigenpreise gewerblich* € 1 Zeile	2 Zeilen	3 Zeilen	jede weitere Zeile
❑	MOTORSPORT aktuell	17,–	4,25	9,20	16,10	18,40	4,60
❑	MOTORSPORT aktuell + MOTORRAD	21,–	5,25	15,–	30,–	45,–	15,–
❑	MOTORSPORT aktuell + auto motor sport + sport auto	60,–	15,–	50,40	88,20	100,80	25,20

* zzgl. MwSt.

❑ **Bitte schicken Sie mir eine Rechnung (zahlbar sofort nach Erhalt)**

Name /Firma

Vorname (ausgeschrieben)

Straße/Nr. (kein Postfach)

PLZ/Ort

Telefon mit Vorwahl Mobil

E-Mail

Rechtsverbindliche Unterschrift Datum

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

REDAKTION
Redaktion MOTORSPORT aktuell
Leuschnerstraße 1, D-70174 Stuttgart
Telefax: +49 (0)711 182 19 58
www.motorsport-aktuell.com
msa@motorpresse.de
Chefredakteur: Marcus Schurig
Redaktionelle Koordination: Tobias Grüner
Redaktion: Michael Bräutigam, Andreas Haupt, Philipp Körner, Michael Schmidt
Freie Mitarbeiter: Elmar Brümmer, Andrew Cotton, Michael Heimrich, Alex Hodgkinson, Reiner Kuhn, Markus Lehner, Bianca Leppert, Imre Paulovits, Frank Quatember, Thomas Schiffner, Neil Spalding, Markus Stier, Anke Wieczorek
Fotografen: Motorsport-Images; XPB; BRfoto
Geschäftsführender Redakteur
Geschäftsbereich Mobilität: Michael Heinz
Grafik und Produktion:
Bernd Adam (Art Director), Olga Kunz (Stv.), Christian Traulsen, Michael Wehner
Schlussredaktion: Schlussredaktion.de
VERLAG
Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Leuschnerstraße 1, 70174 Stuttgart
Telefon: +49 (0)711 182 18 01
MOTORSPORT aktuell gehört zur auto motor und sport-Gruppe
Geschäftsführung:
Dr. Andreas Geiger, Jörg Mannsperger
Telefon: +49 (0)711 182 0
Publisher Automobil: Maik Müller
Gesamtanzeigenleitung Automobil: Markus Eiberger
Anzeigenleitung: Stefan Granzer
sgranzer@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 41
Telefax: +49 (0)711 182 16 99
Werbeverkauf Online:
Stefan Schenkyr, sschenkyr@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 13 46
Auftragsmanagement:
Iris Eifrig, ieifrig@motorpresse.de
Telefon: +49 (0)711 182 16 13
Herstellung: Jens Müller (verantwortlich)
Syndication/Lizenzen:
Telefon: +49 (0)711 182 13 79 / 23 79
Druck: Druckerei Konstanz GmbH
Max-Stromeyer-Straße 180, 78467 Konstanz
Vertrieb: MZV Moderner Zeitschriften Vertrieb GmbH & Co. KG, Ohmstraße 1,
85716 Unterschleißheim, Tel.: 089 / 319 06 - 0
E-Mail: info@mzv.de, Internet www.mzv.de
Erscheinungsweise:
wöchentlich mittwochs – 50 Ausgaben im Jahr
Einzelheft:
2,90 € (D), 3,30 € (A), 4,60 CHF (CH)
MOTORSPORT aktuell im Abonnement:
Preis für zzt. 50 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 2,90 Euro) inkl. MwSt. und Versand Deutschland: 145,00 €
(Österreich: 165,00 €, Schweiz: 230,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Testabo 10 Ausgaben (ggf. inkl. Sonderheft zum Preis von 2,90 Euro): Deutschland: 20,00 €
(Österreich: 23,00 €, Schweiz: 32,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage).
Studenten erhalten gegen Vorlage einer Immatrikulationsbescheinigung das Abo (zzt. 50 Ausgaben) mit einem Preisvorteil von 40 % gegenüber dem Kauf am Kiosk zum Preis von 87,00 € (Österreich: 99,00 €, Schweiz: 138,00 SFR; übrige Auslandspreise auf Anfrage), ggf. inkl. Sonderheften zum Preis von zzt. 1,74 €.
Mitglieder des Deutschen Motorsport Verbandes e.V. und des Deutschen Sportfahrer Kreises e.V. erhalten MOTORSPORT aktuell mit einem Rabatt in Höhe von 25 %.
Abonnentenservice Deutschland:
Abonnenten Service Center GmbH
Telefon Inland: 0781 639 66 57
Telefon Ausland: +49 (0)781 639 66 58
E-Mail: motorpresse@burdadirect.de
© 2023 Motor Presse Stuttgart GmbH & Co. KG
Nachdruck nur mit Genehmigung des Verlages und Quellenangabe. Für unverlangt eingesandte Manuskripte übernimmt der Verlag keine Haftung.
Kontakt zum Datenschutzbeauftragten:
Abonnenten Service Center GmbH, Postfach 1223, 77602 Offenburg, Tel: 0781 639 61 02.
E-Mail: motorsportaktuell@datenschutzanfrage.de
Namens-, Adress- und Kontaktdaten zum Vertragsschluss erforderlich. Verarbeitung (auch durch Zahlungs- und Versanddienstleister) zur Vertragserfüllung sowie zu eigenen und fremden Werbezwecken (Art. 6 I b) bzw. f) DSGVO), solange für diese Zwecke oder aufgrund Aufbewahrungspflichten erforderlich.
Bei Art. 6 I f) DSGVO ist unser berechtigtes Interesse die Durchführung von Direktwerbung. Sie haben Rechte auf Auskunft, Berichtigung, Löschung oder Einschränkung der Verarbeitung, Widerspruch gegen die Verarbeitung, auf Datenübertragbarkeit sowie auf Beschwerde bei einer Aufsichtsbehörde.

Leserbriefe

Red Bull Ring Classics: In Spielberg kam eine bunte Mischung kultiger Rennwagen zusammen. Hier eine kleine Auswahl

Mechaniker wie Pinguine?

zum Neustart der DTM
MSa 25/2023

Die Regelmacher der DTM müssen sich diebisch gefreut und voller Stolz auf die Schenkel geklopft haben, dass sie in Thomas Preining ein Opfer für ihren teilweise überzogenen Strafenkatalog gefunden haben. Welchen praktischen Mehrwert hat es, dass ein Rad von der Garage bis zum Boxenplatz den Boden nicht berühren darf? Der Nächste balanciert dann ein Rad wie die Pinguine das Ei auf ihren Füßen. Das berührt dann auch nicht den Boden.

Harry Maurer
D-91341 Röttenbach

In MSa 25/2023 habt Ihr die DTM-Ergebnisse nur bis Platz 10 abgebildet. Es wäre schön, wenn man das Resultat bis Platz 15 sehen könnte, immerhin gibt es bis dahin ja auch Punkte. Trotzdem großes Lob. Ich freue mich jede Woche auf die neue Ausgabe.

Sascha Neuwald
per E-Mail

Nach jahrzehntelanger, treuer Anhängerschaft steige ich aus. Die DTM-Übertragungen auf Pro7 sind schlicht nicht mehr zu ertragen. Der Kommentator versucht unablässig, fehlendes Fachwissen durch nichtssagende Plattitüden und nerviges Geschrei zu kompensieren. So vergeht einem die Lust auf Motorsport auf diesem Sender gründlich. Welch ein Unterschied zur Formel 1 auf Sky.

Markus Felber
CH-6052 Hergiswil

Frau Leppert hat in ihrem Kommentar den Auftakt der DTM treffend beschrieben. Vor Ort konnte ich selbst an den Hospitalitys vorbeigehen. Am Sonntag spendeten die „Schatten der drei großen Buchstaben“ Kühlung in den vorderen Reihen der Liegestühle. Mit DTM und GT Masters unter einem Dach werden leider vier tolle Motorsportveranstaltungen im Jahr eingespart und das Ganze noch mit einem ausgedünnten Starterfeld im GT Masters bezahlt. Warum wurden doch gleich Punkte bis P15 eingeführt? P.S.: Die LMP3 war aber eine Bereicherung.

Michael Thomae
D-32427 Minden

KONTAKT

MOTORSPORT aktuell
«Leserbriefe»
70162 Stuttgart
E-Mail: msa-lesertribuene@motorpresse.de
(Bei Mails bitte unbedingt die Postadresse angeben.)

DEUTSCHER SPORTFAHRER KREIS AKTUELL

Seit mehr als 60 Jahren ist der Deutsche Sportfahrer Kreis e. V. für Aktive und Fans bewährter Partner, Ratgeber und Interessenvertreter.

29. Juni: Freies Fahren Nürburgring-Nordschleife (Pkw)
23. August: Freies Fahren Oschersleben (Pkw)
28. August: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)
18. September: Freies Fahren Bilster Berg (Pkw)

Weitere Infos im Internet: www.dskev.de

DSK e.V. Deutscher Sportfahrer Kreis

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

Termine

TV-Programm

Freitag, 16. Juni		
19.15	Formel 1 Montreal, 1. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
19.30	Formel 1 Montreal, 1. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
22.40	Formel 1 Montreal, 2. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
22.45	Formel 1 Montreal, 2. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
Samstag, 17. Juni		
07.50	Supercars Darwin, 1. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.00	MotoGP Sachsenring, 3. Fr. Training **LIVE**	Servus TV
10.50	MotoGP Sachsenring, Qualifying **LIVE**	Servus TV
12.00	FIA WEC 24h von Le Mans, Highlights	Eurosport 2*
12.10	DRM Rallye Mittelrhein, Highlights	N-TV
12.30	Moto3-WM Sachsenring, Qualifying **LIVE**	Servus TV
13.45	Moto2-WM Sachsenring, Qualifying **LIVE**	Servus TV
14.00	Endurance-WM 24h Spa, Rennen **LIVE**	Eurosport 2*
15.00	MotoGP Sachsenring, Sprintrennen **LIVE**	Servus TV
18.05	Formel 1 Montreal, 3. Freies Training **LIVE**	Servus TV A**
18.15	Formel 1 Montreal, 3. Freies Training **LIVE**	Sky Sport F1*
17.50	MotoE Sachsenring, Highlights	SRF 2
21.30	Formel 1 Montreal, Qualifying **LIVE**	Sky Sport F1*
21.30	Formel 1 Montreal, Qualifying **LIVE**	Servus TV A**
21.55	Formel 1 Montreal, Qualifying **LIVE**	SRF info
Sonntag, 18. Juni		
04.15	Supercars Darwin, 2. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
05.00	Endurance-WM Spa, Rennen **LIVE** (Forts.)	Eurosport 2*
07.50	Supercars Darwin, 3. Rennen **LIVE**	Sport 1+*
10.00	MotoGP Sachsenring, Warm-up **LIVE**	Servus TV
10.30	Motorr.-WM Sachsenring, Vorberichte **LIVE**	Servus TV
11.00	Moto3-WM Sachsenring, Rennen **LIVE**	Servus TV
12.15	Moto2-WM Sachsenring, Rennen **LIVE**	Servus TV
13.55	MotoGP Sachsenring, Rennen **LIVE**	SRF info
14.00	MotoGP Sachsenring, Rennen **LIVE**	Servus TV
18.05	F1 Montreal, Rennen **LIVE** (Start: 20.00)	Servus TV A**
18.30	F1 Montreal, Rennen **LIVE** (Start: 20.00)	Sky Sport F1*
19.20	F1 Montreal, Rennen **LIVE** (Start: 20.00)	SRF info
23.55	F1 Montreal, Rennen (Aufz.)	ORF 1
Montag, 19. Juni		
20.00	IndyCar Elkhart Lake, Rennen (Aufz.)	Sky Sport F1*
20.15	Formel 1 Montreal, Rennen (Zus.)	Sport 1

Livestream/Internet

Freitag, 16. Juni		
ab 08.55	Mot.-WM Sachsenring, der Freitag **LIVE**	servustv.com
Samstag, 17. Juni		
07.00	Super Formula Sugo, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ab 08.15	NLS 4. Lauf, Zeittraining & Rennen **LIVE**	YouTube/vln.de
ab 08.35	Mot.-WM Sachsenring, der Samstag **LIVE**	servustv.com
ab 09.30	Rallye-EM Liepaja, der Samstag **LIVE**	wrcplus.com*
10.50	TCR WT Hungaroring, Qualifying **LIVE**	YouTube
14.00	MX Masters Bielstein, der Samstag **LIVE**	YouTube
15.00	Endurance-WM Spa, kompl. Rennen **LIVE**	servustv.com
17.00	TCR WT Hungaroring, 1. Rennen **LIVE**	YouTube
Sonntag, 18. Juni		
07.15	Super Formula Sugo, Qualifying **LIVE**	motorsport.tv*
ab 08.30	Rallye-EM Liepaja, der Sonntag **LIVE**	wrcplus.com*
ab 09.40	Mot.-WM Sachsenring, der Sonntag **LIVE**	servustv.com
11.00	MX Masters Bielstein, der Sonntag **LIVE**	YouTube
12.00	TCR WT Hungaroring, 2. Rennen **LIVE**	YouTube
15.45	Rallycross-WM Hell, Halbfinals & Finale **LIVE** www.fiaworldrallycross.com*	

*kostenpflichtig **nur in Österreich

Vorschau

WILHELM

Formel 1: Wer soll Max Verstappen bei der GP-Party in Montreal stoppen?

VLN

NLS: Nach dem 24h-Spektakel gibt es am Nürburgring „nur“ vier Stunden Action

REPSOL

MotoGP: Findet Sachsenring-Spezialist Márquez zurück auf die Siegerstraße?

Die nächsten Rennveranstaltungen

Automobil		
17.06.	Nürburgring Langstrecken-Serie, 4. Lauf	D
17./18.06.	Rallye-EM, Liepaja (Libau)	LV
17./18.06.	TCR World Tour (TCR Europe), Hungaroring	H
17./18.06.	Supercars Australien, Hidden Valley (Darwin)	AUS
18.06.	Formel 1, Montreal	CDN
18.06.	Rallycross-WM, Hell	N
18.06.	IndyCar Series, Elkhart Lake	USA
18.06.	Tourenwagen/BTCC, Oulton Park	GB
18.06.	Super Formula, Sugo	J
Motorrad		
17.06.	Speedway EM-Finale 1, Czestochowa	PL
17.06.	Langbahn-WM-Finale 2, Ostrow	PL
17.06.	Speedway-Bundesliga, Stralsund vs. Olching	D
17.06.	US-MX Nationals, Mount Morris	USA
17./18.06.	Endurance-WM & Sidecar-WM, Spa	B
17./18.06.	Trial-WM, Andorra	AND
17./18.06.	Sandbahnrennen, Hechthausen	D
17./18.06.	Motocross/ADAC MX Masters, Bielstein	D
18.06.	Motorrad-WM, Sachsenring (+ MotoE)	D

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.

User-747d41bb-fee0-4f3c-9c95-875968c2c471 - Die Inhalte sind urheberrechtlich geschützt. Diese Kennung dient dem Schutz vor Missbrauch.